

VŠB – Technická univerzita Ostrava

Fakulta strojní

Institut dopravy

DIPLOMOVÁ PRÁCE

2012

Bc. Dominika Babicová

VŠB – Technická univerzita Ostrava

Fakulta strojní

Ústav letecké dopravy

Podíl charterové dopravy z celkového provozu na regionálních letištích v ČR

The Share of Charter Traffic of Total Traffic at Regional Airports in the Czech
Republic

Student:

Bc. Dominika Babicová

Vedoucí diplomové práce:

Ing. David Schwarz

Ostrava 2012

Zadání diplomové práce

Student:

Bc. Dominika Babicová

Studijní program:

N2301 Strojní inženýrství

Studijní obor:

2301T003 Dopravní technika a technologie

Specializace:

40 Letecká doprava

Téma:

Podíl charterové dopravy z celkového provozu na regionálních letištích v ČR

The Share of Charter Traffic of Total Traffic at Regional Airports in the CR

Zásady pro vypracování:

1. Historie charterové dopravy a regionálních letišť v ČR a ve světě
2. Aktuální stav regionálních letišť
3. Přehled charterových společností nejen v ČR
4. Analýza provozu na jednotlivých regionálních letištích

Seznam doporučené odborné literatury:

1. KERNER, Libor , et al. Provozní aspekty letišť. [s.l.] : Vydavatelství ČVUT, 2003. 270 s. ISBN 8001028410.
2. ŽIHLA, Zdeněk, et al. Provozování podniků letecké dopravy a letišť. [s.l.] : CERM, 2010. 302 s. ISBN 978-80-7204-677-5.
3. PRUŠA, Jiří. Svět letecké dopravy. Praha : Galileo CEE Service ČR, 2007. 315 s. ISBN 978-80-239-9206-9.

Formální náležitosti a rozsah diplomové práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí diplomové práce: **Ing. David Schwarz**

Datum zadání: 16.12.2011

Datum odevzdání: 21.05.2012

doc. Ing. Vladimír Smrž, Ph.D.
vedoucí katedry



prof. Ing. Radim Farana, CSc.
děkan fakulty

Místopřísežné prohlášení studenta

Prohlašuji, že jsem celou diplomovou práci včetně příloh vypracovala samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a uvedla jsem všechny použité podklady a literaturu.

V Ostravě ...21.5.2022.....

.....Dominika Balíková.....

podpis studenta

Prohlašuji, že

- jsem byla seznámena s tím, že na moji diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo.
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen „VŠB-TUO“) má právo nevýdělečně ke své vnitřní potřebě diplomovou práci užít (§ 35 odst. 3).
- souhlasím s tím, že diplomová práce bude v elektronické podobě uložena v Ústřední knihovně VŠB-TUO k nahlédnutí a jeden výtisk bude uložen u vedoucího diplomové práce. Souhlasím s tím, že údaje o kvalifikační práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO.
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona.
- bylo sjednáno, že užít své dílo – diplomovou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mě vyžadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).
- beru na vědomí, že odevzdáním své práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby.

V Ostravě 21.5.2011

Dominika Babicová

plné jméno autora práce

Jméno a příjmení autora práce:

Bc. Dominika Babicová

Adresa trvalého pobytu autora práce:

Pekařská 118, 747 05 Opava

ANOTACE DIPLOMOVÉ PRÁCE

BABICOVÁ, D. *Podíl charterové dopravy z celkového provozu na regionálních letištích v ČR: diplomová práce*. Ostrava: VŠB – Technická univerzita Ostrava, Fakulta strojní, Institut dopravy, 2012, 82 s.

Vedoucí diplomové práce: Ing. David Schwarz

Diplomová práce se zabývá leteckým provozem na regionálních letištích v České republice. Nejdříve je popsána historie letecké dopravy a současný stav jednotlivých regionálních letišť spolu se spádovou oblastí a dopravním napojením. Další část charakterizuje důležité letecké společnosti u nás i v zahraničí. V poslední části je provedena analýza provozu na daných letištích, jejich celkové porovnání a porovnání i se zahraniční konkurencí.

ANNOTATION OF THESIS

BABICOVÁ, D. *The Share of Charter Traffic of Total Traffic at Regional Airports in the Czech Republic: Thesis*. Ostrava: VŠB – Technical University of Ostrava, Faculty of Mechanical Engineering, Department of Air Transport, 2012, 82 p.

Head of Thesis: Ing. David Schwarz

The thesis deals with air traffic at regional airports in the Czech Republic. First, it describes the history of aviation and the current conditions of the regional airports along with the catchment areas and transport connections. Another part characterizes the important airlines in the Czech Republic and abroad. The last part is an analysis of traffic at the airport, their overall comparing and comparing with foreign competition.

OBSAH

	SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK.....	7
	CÍL DIPLOMOVÉ PRÁCE	8
1	ÚVOD	9
2	HISTORIE LETECTVÍ.....	10
2.1	Historie letecké dopravy ve světě	10
2.2	Historie letecké dopravy v České republice	11
3	AKTUÁLNÍ STAV REGIONÁLNÍCH LETIŠŤ V ČR.....	13
3.1	Infrastruktura letecké dopravy.....	13
3.1.1	Letiště	13
3.1.2	Letové provozní služby	14
3.1.3	Letecký dopravce.....	17
3.1.4	Regulatorní systém	19
3.2	Regionální letiště v České republice	20
3.2.1	Historie a současný stav regionálních letišť	21
3.2.2	Spádová oblast letišť a jejich dopravní napojení.....	26
4	CHARTEROVÉ SPOLEČNOSTI.....	33
4.1	Charakteristika charterových leteckých společností	33
4.2	Letecké společnosti v České republice a zahraničí	34
4.2.1	Letecké společnosti v České republice	34
4.2.2	Letecké společnosti v zahraničí.....	40
5	ANALÝZA PROVOZU NA REGIONÁLNÍCH LETIŠTÍCH V ČESKÉ REPUBLICE	43
5.1	Vývoj provozu na jednotlivých regionálních letištích v České republice ..	43
5.1.1	Letiště Ostrava – Mošnov	43
5.1.2	Letiště Brno – Tuřany	48
5.1.3	Letiště Karlovy Vary – Olšová Vrata	53
5.1.4	Letiště Pardubice	57
5.2	Celkové shrnutí provozu na regionálních letištích v České republice.....	61

6	ZAHRAŇIČNÍ KONKURENCE.....	67
6.1	Letiště Katowice	67
6.1.1	Spádová oblast letiště Katowice	68
6.1.2	Dopravní napojení letiště Katowice	69
6.1.3	Výkony letiště Katowice	70
6.2	Souhrnné porovnání výkonů letišť	72
7	ZHODNOCENÍ DOSAŽENÝCH CÍLŮ	75
8	ZÁVĚR	76
	PODĚKOVÁNÍ.....	79
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	80
	SEZNAM OBRÁZKŮ	82
	SEZNAM TABULEK	82
	SEZNAM GRAFŮ	82

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

ACC	Area Control Centre	Oblastní služba řízení
APP	Approach Control Service	Přibližovací služba řízení
ATM	Air Traffic Management	Uspořádání letového provozu
CAT	Category	Provozní kategorie udávající výšku rozhodnutí a dráhovou dohlednost v závislosti na vybavení letiště, letounu a letové posádky
IATA	International Air Transport Association	Mezinárodní asociace leteckých dopravců
ILS	Instrument Landing System	Systém pro přesné přiblížení a přistání
LVO	Low Visibility Operation	Provoz za snížené viditelnosti
SATS	Small Aircraft Transportation System	Provozovatelé malých letadel
TWR	Aerodrome Control	Letištní služba řízení
VIP	Very Important People	Velmi důležití lidé

CÍL DIPLOMOVÉ PRÁCE

Cílem této diplomové práce je provést analýzu provozu na regionálních letištích České republiky. Analýza by měla zahrnovat poměr pravidelné a nepravidelné dopravy na jednotlivých regionálních letištích v určitých letech, celkové porovnání výkonů daných letišť a určité porovnání i se zahraniční konkurencí, rovněž letištěm regionálního charakteru.

1 ÚVOD

Letecká doprava slouží k přepravě osob, zvířat, zboží a nákladu. Je považována za nejmladší druh dopravy, který jako jediný dokázal během svého vývoje dosáhnout velmi dramatického rozmachu. V současnosti si bez letecké dopravy nedokážeme představit žádnou mezinárodní spolupráci, turistiku ani obchod. Bez ní, bychom snad ani neexistovali.

Dnes je letecká doprava nejbezpečnější, nejrychlejší a nejpohodlnější způsob dopravy osob a stala se dokonce nepostradatelnou také pro mnoho druhů zboží. Od počátku devadesátých let minulého století zaznamenává v Evropě velký nárůst a představuje tak nejrychleji rozvíjející se dopravní odvětví. Díky tomu je dnes dostupná prakticky všem vrstvám obyvatel ekonomicky vyspělých zemí. Využívána je nejen pro služební, ale i soukromé cesty. Dokonce není využívána už jen na dlouhé vzdálenosti, ale čím dál častěji ji lidé využívají právě na krátké vzdálenosti.

Letecká doprava však nemá jen kladné stránky, ale potýká se i s řadou problémů. Hlavním problémem současné doby je omezená kapacita některých letišť v nejžádanějších oblastech, například v Severní Americe, Evropě, Dálném východu a také omezená kapacita některých letových cest v západní Evropě a v oblastech Středního Východu.

Letecká doprava je dokonce velmi závislá na mezinárodní politické a ekonomické situaci. Zhoršení ekonomické situace se totiž okamžitě projeví v omezování služebních i soukromých cest.

Je zřejmé, že přesto všechno se letecká doprava bude i nadále rozvíjet rychlým tempem. Nabízí totiž zatím nenahraditelné možnosti pro spolupráci mezi jednotlivými zeměmi a částmi světa. Tento rozvoj jisto jistě bude probíhat v rámci mezinárodní konkurence mezi leteckými dopravci, která na jedné straně směřuje k neustálému zvyšování rozsahu a kvality nabízených služeb a na straně druhé zase ke snižování průměrných cen dopravních služeb. Letecké společnosti tak stále musí hledat další cesty ke zvýšení produktivity svých služeb a zároveň ke snížení nákladů.

2 HISTORIE LETECTVÍ

2.1 Historie letecké dopravy ve světě

Snaha lidí létat stejně jako ptáci zasahuje podle určitých legend až do 2. tisíciletí př. n. l. K nejznámějším legendám patří řecká legenda o Ikarovi či Daidalovi, kteří prý měli schopnost létat. Ze 6. století jsou zaznamenány první pokusy létání v Číně. Prvním známým badatelem, jenž se zabýval racionálním poznáním zákonitosti letu, byl renesanční vědec a umělec Leonardo Da Vinci. Zkoumal nejen mechaniku ptačího letu, ale připravoval teoreticky i prakticky své vlastní létací aparáty. Vše si zaznamenával v podobě kreseb a návrhů a bylo zřejmé, že dospěl k pochopení principu kluzáku i vrtulníku. Většina jeho spisů však byla po staletí ztracena, tudíž výsledky jeho bádání neměly na první opravdové pokusy o let téměř žádný vliv.

Prvním leteckým teoretikem byl sir Georgie Cayley, který popsal síly působící na křídlo v letu, dále se zabýval pohonem, kluzáky i motorovým letem. První motory však byly parní a příliš těžké, proto se s nimi nedalo létat. Lépe probíhaly lety kluzáků.

Nejlépe začali lidé využívat vzdušný prostor balóny. Významným rokem se stal rok 1783, kdy se blízko Paříže vynesl první balón s lidskou posádkou. Tento balón postavili bratři Montgolfierové a sklidili za něj obrovský úspěch. I když se balóny dále rozvíjely a osvědčily se, k jejich rozšíření nedošlo. Byly těžkopádné a neovladatelné. Začaly se nasazovat jen jako balóny pozorovací.

V dalších letech se konstruktéři zabývali parním motorem, až došlo k jeho zdokonalení do té míry, že mohl být použit u vzducholodi. V roce 1852 tak dokázal francouz Henri Giffard postavit vzducholod', která byla poháněna parním motorem.

Za velmi významný je považován rok 1903, kdy došlo k prvnímu letu letadla těžšího než vzduch a jednalo se o řízený let. Let se uskutečnil 17. prosince 1903 a zásluhu na něm měli bratři Orville a Wilbur Wrightové. Letadlo se jmenovalo Flyer a bylo velmi křehké, postavené pouze ze dřeva a látky, vyztužené dráty a vybaveno dvěma tlačnými vrtulemi. Tímto letadlem však změnili svět.

Od roku 1906 se začaly konstruovat skutečné létající stroje. Vývoj letectví byl v té době velmi rychlý, avšak během války došlo k ještě většímu rozvoji letectví. Ze začátku byly letouny důležité zejména při pozorování, ale v závěru už to byly bombardéry, které schopně prováděly strategické bombardování.

2.2 Historie letecké dopravy v České republice

V českých zemích se až do roku 1860 vyskytovalo jen málo zpráv o pokusech létat. Jako první se u nás vážněji zabýval problémem létání Václav Kadeřávek z Prahy, jenž studoval anatomii ptačího křídla, aby lépe poznal činnost křídla za letu. Vytvořil si také teorii, jakým způsobem ptačí křídlo vytváří dopředný tah. V mnohém se, ale mýlil. Za průkopníky české letecké tradice jsou považováni Jan Kašpar a Evžen Čihák.

Během vývoje letadel se musely vytvářet vhodné plochy pro vzlet a přistání letadel. Požadavky na tyto plochy se stále zvyšovaly vzhledem k zavádění nových a lepších letadel.

Za 1. světové války při rozvoji letectví, bylo nutné začít řešit otázky mezinárodního civilního letectví. V lednu 1919 bylo úkolem Pařížské mírové konference vytvořit mezinárodní dokumenty, které řeší otázky suverenity nad vzdušným prostorem, registraci letadel, licencování pilotů a provoz vojenských letadel. Výsledkem bylo sjednání Mezinárodní úmluvy o úpravě letectví (Pařížská úmluva) v Paříži v říjnu 1919.

Od roku 1920 se v Československu začala provozovat veřejná letecká doprava. K tomuto provozu sloužilo především letiště Praha – Kbely a Bratislava. Aby tato letiště mohla být propojena vlastní leteckou dopravou, byl v říjnu 1923 zřízen státní podnik Československé aerolinie (ČSA). Teprve v roce 1930 zavedly ČSA svou první zahraniční linku na trase Praha – Bratislava – Záhřeb. V lednu 1927 došlo v Praze k založení Československé letecké společnosti a.s. (ČSL). Ta byla vytvořena především pro mezinárodní leteckou dopravu. V roce 1929 nastala významná událost a to vybudování samostatného civilního letiště pro Prahu.

Vzhledem k rozvoji civilního letectví a vytváření leteckých společností zajišťující letecký provoz, bylo potřebné vybudovat letiště či provést na letišti řadu úprav pro zajištění

bezpečného vzletu a přistání, poskytnutí určitého pohodlí cestujícím, jak v letadle, tak při čekání na daný let. Jednalo se o budování zpevněných vzletových a přistávacích drah, postavení odbavovacích budov, ve kterých cestující mohou využít čekárny, restaurace, obchody, atd.

Letecké sítě ČSA a ČSL nabízely v roce 1937 pravidelné mezinárodní spojení s přibližně 20 městy Evropy. Vrcholových výkonů dosáhly v létě 1938, ale v roce 1939 došlo k likvidaci československé letecké dopravy.

Před koncem 2. světové války se v Chicagu konala mezinárodní konference o civilním letectví, jejímž výsledkem bylo dosažení Úmluvy o mezinárodním civilním letectví. Úmluva vstoupila v platnost v roce 1947 a tím došlo ke zrušení platnosti Pařížské úmluvy z roku 1919. Po ukončení 2. světové války proběhla rychlá obnova československé letecké dopravy. Příčina spočívala v malém poškození československých letišť. ČSA svou činnost obnovila 14. září 1945 a počátkem roku 1946 došlo k zahájení pravidelného mezinárodního i vnitrostátního leteckého provozu. Počátkem 50. let však československé letectví muselo z donucení přerušit provoz na většině linek do západní Evropy a na Střední Východ, z důvodu Studené války.

Československé letectví získalo nové příležitosti až v listopadu 1989, kdy se díky politickým a ekonomickým změnám, staly moderní západní technologie rychle dostupné pro celé letectví. Překážky, které byly stanoveny ještě z doby Studené války, se postupně odstraňovaly. Významnou roli sehrálo 28. března 1990 zrušení státního monopolu v oblasti letecké dopravy. Byl tak umožněn vznik nových soukromých leteckých společností. Jenže z důvodů velké konkurence a vysokým nákladům, neměly tyto nové letecké společnosti dlouhodobou životnost.

Lze tedy říci, že letecká doprava prošla prudkým rozvojem během relativně krátkého časového období. Stala se tak nejbezpečnějším, nejrychlejším a nejpohodlnějším druhem dopravy. [3] [5]

3 AKTUÁLNÍ STAV REGIONÁLNÍCH LETIŠŤ V ČR

3.1 Infrastruktura letecké dopravy

[2] Infrastrukturu letecké dopravy lze ve všech zemích charakterizovat čtyřmi základními prvky:

1. Letiště
2. Letové provozní služby
3. Letecký dopravce
4. Regulační systém

První tři prvky letecké infrastruktury mají formy vlastnictví, které se pohybují v celém spektru vlastnických forem. Tedy od plně státního až do zcela soukromého vlastnictví. Nejpestřejší tyto formy bývají u letišť a leteckých dopravců.

3.1.1 Letiště

Podle předpisu L14 je letiště definováno:

Letiště je vymezená plocha na zemi nebo na vodě (včetně budov, zařízení a vybavení), určená buď zcela, nebo zčásti pro přilety, odlety a pozemní pohyby letadel. [6]

V systému letecké dopravy plní letiště následující funkce:

- počáteční a konečný bod leteckého přepravního procesu,
- transfer mezi pozemní a leteckou dopravou,
- bod mezipřistání (tranzit) a přestup/překlad mezi leteckými linkami (transfer).

K tomu, aby letiště mohlo plnit příslušné funkce, je vybaveno vzletovými a přistávacími drahami (runways), pojížděcími drahami (taxiways), odbavovacími plochami (apron), odbavovacími budovami pro cestující a zboží (passenger/cargo terminal), administrativními

budovami, zařízeními pro údržbu a opravy letadel, zařízeními pro pozemní obsluhu, požárními a záchrannými službami (fire-fighting and rescue).

Letiště je možno chápat jako:

- a) stavebně technický systém,
- b) provozně technický systém,
- c) ekonomický systém,
- d) sociální systém,
- e) ekologický systém.

Z provozního hlediska můžeme letiště klasifikovat podle počtu odbavených cestujících:

- *Hlavní letiště (main hub)* – má více než 25 milionů cestujících ročně,
- *Národní letiště (national, secondary hub)* – má 10 – 25 milionů cestujících ročně,
- *Velká regionální letiště (regional airports)* - má 5 – 10 milionů cestujících ročně,
- *Malá letiště (small regional airports)* – má 1 – 5 milionů cestujících ročně,
- *Letiště (small airports)* – má 200 tisíc až 1 milion cestujících ročně.

V Evropské unii jsou letiště dělena na jednotlivé kategorie:

- *Kategorie A* – objem přes 10 milionů cestujících ročně,
- *Kategorie B* – objem 5 – 10 milionů cestujících ročně,
- *Kategorie C* – objem 1 – 5 milionů cestujících ročně,
- *Kategorie D* – objem méně než 1 milion cestujících ročně.

3.1.2 Letové provozní služby

Jedná se o služby, které zajišťují bezpečné létání. Mezi služby, jenž zahrnuje letecký zákon České republiky, se řadí:

1. Letové provozní služby včetně letištních,
2. Letecká telekomunikační služba,

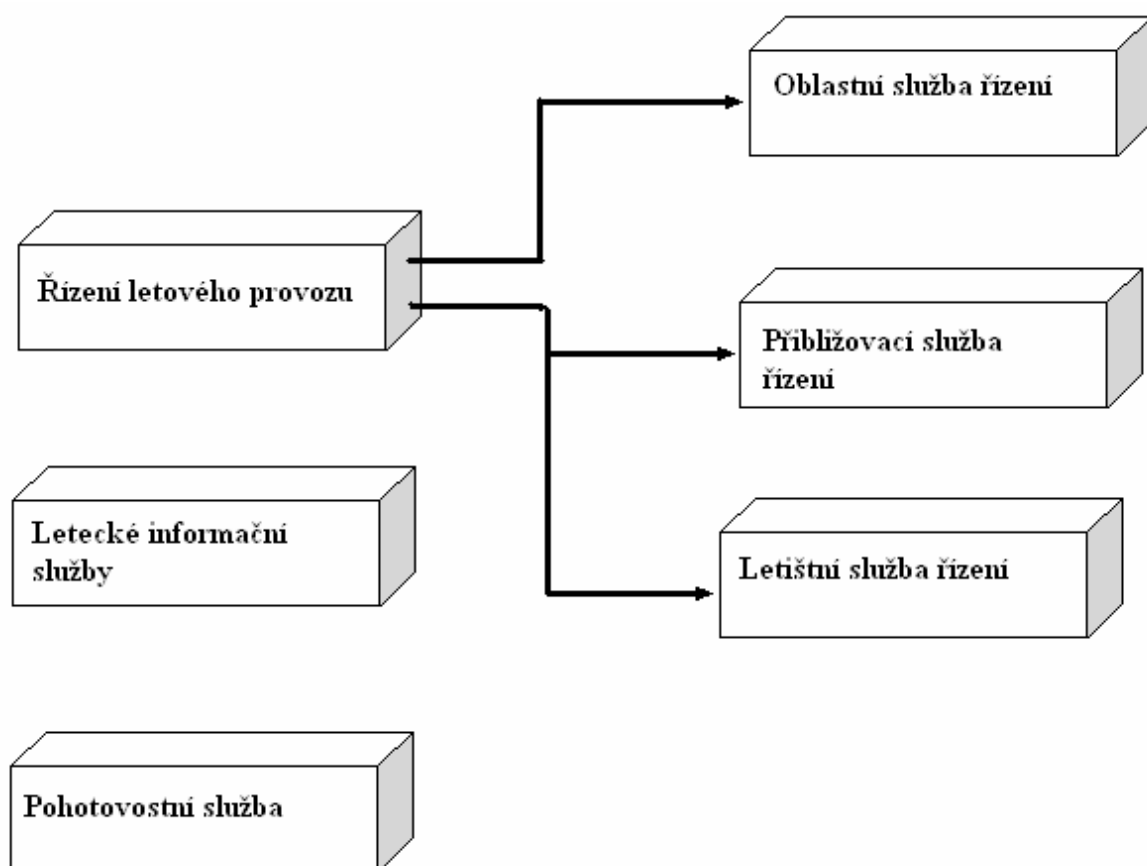
3. Letecká meteorologická služba,
4. Letecká služba pátrání a záchrany,
5. Letecká informační služba,
6. Služby při předletové přípravě a monitorování letu,
7. Služby při odbavovacím procesu na letišti.

Tyto služby představují souhrn činností a poskytovaných služeb uživatelům vzdušného prostoru. Jsou orientovány na provoz letadel ve vymezeném vzdušném prostoru a na letištích. V dnešní době se pro souhrn všech aktivit, které jsou potřebné pro zajištění bezpečnosti a plynulosti letového provozu používá daleko širší pojem a to *Air Traffic Management – ATM*, jenž lze definovat jako „Uspořádání letového provozu“ nebo „Proces poskytování letových provozních služeb“.

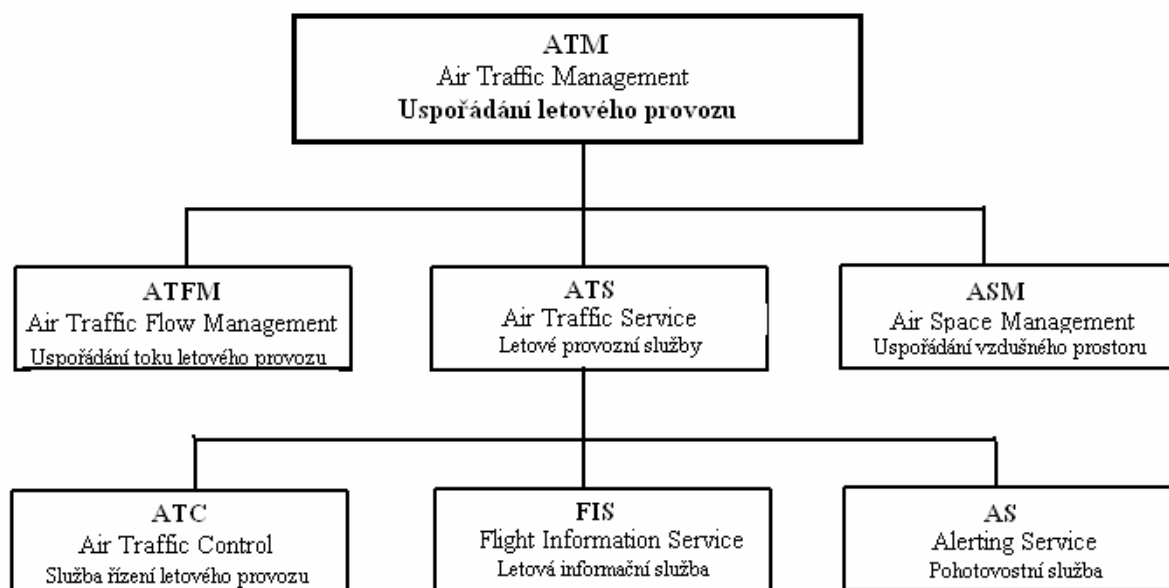
ATM v sobě zahrnuje tři základní složky:

1. ***Uspořádání toků letového provozu*** – úkolem je regulovat co nejefektivněji toky letadel tak, aby se zamezilo přehlcení letových cest v určitých řízených sektorech.
2. ***Uspořádání vzdušného prostoru*** – úkolem je uspořádat vzdušný prostor tak, aby byli co nejlépe uspokojeni jeho uživatelé.
3. ***Letové provozní služby*** – úkolem je zabránovat srážkám letadel ve vzduchu i na provozní ploše a překážkami na této ploše, udržovat rychlý a spořádaný tok letového provozu, poskytovat rady a informace užitečné k bezpečnému a účinnému provádění letů a vyrozumívat příslušné organizace a orgány o letadlech, po nichž se má pátrat nebo kterým se má poskytnout záchranná služba. Tyto služby v sobě zahrnují další tři služby, a to:
 - a) ***Služba řízení letového provozu*** – je určena k zabránování srážek letadel ve vzduchu a na provozní ploše, zabránování srážek letadel s překážkami na provozní ploše a k udržování rychlého a spořádaného toku letového provozu. Tato služba se dále dělí:
 - Oblastní služba řízení (Area Control Centre – ACC) – poskytuje traťové navigační služby, jedná se o zabezpečení horizontální části letu letadel.

- Přiblížovací služba řízení (Approach Control Service – APP) – poskytuje pokyny letadlům ve fázi přiblížení na přistání, tedy během příletu a odletu z letiště.
 - Letištní služba řízení (Aerodrome Control – TWR) – zajišťuje služby ve fázích od pohybu letadla ze stojánky po vzlet a od vlastního přistání po přesun na stojánku a vypnutí motorů.
- b) *Letová informační služba* – je určena pro poskytování aktuálních rad a informací užitečných k bezpečnému a účinnému provedení letu všem letadlům, kterým mohou informace prospět, dále všem letadlům, kterým se poskytuje služba řízení letového provozu a příslušným stanovištím letových provozních služeb. Služba je poskytována na základě rádiového spojení.
- c) *Pohotovostní služba* – může být uvedena také jako Služba pátrání a záchrany a zřizuje se k vyrozumívání příslušných organizací a orgánů o letadlech, po kterých se má pátrat nebo kterým se má poskytnout záchranná služba a spolupracovat s těmito orgány.



Obr. 3.1 – Letové provozní služby[4]



Obr. 3.2 – Schéma struktury systému Air Traffic Management – ATM[2]

3.1.3 Letecký dopravce

Letecký dopravce neboli provozovatel letecké dopravy provozuje letadla za účelem dopravy cestujících, zboží a pošty za úplat. Své činnosti musí mít zajištěny vhodným organizačním uspořádáním a jedná se o následující činnosti:

- *Letový provoz* – mezi hlavní části patří plánování letů, provozu letadel a posádek, dodržování letových bezpečnostních norem a letových řádů.
- *Technická provozuschopnost* – jak letadel, tak jejich komponentů, která se hierarchicky dělí na inspekci, údržbu a generální opravy.
- *Obchodní služby* – patří sem marketing produktu, prodej produktu – přepravy.
- *Pozemní obsluha (handling)* – jedná se o odbavování cestujících a nákladu, zásobování a plnění leteckých pohonných hmot, čištění letadel, catering, nakládání a vykládání cestujících, zavazadel, zboží a pošty.
- *Management podniku* – zabývá se investicemi do letadlového parku, sítí linek, dopravně politickými rozhodnutími, finančními záležitostmi.
- *Kontrola kvality* – jde o činnosti, které musí mít přístup ke všem složkám managementu a musí nezávisle na hospodářských a provozních výslednících dopravce signalizovat jakékoli nedostatky, jenž ohrožují bezpečnost a kvalitu letového provozu.

Letecké dopravce lze v oblasti přepravy cestujících rozdělit následovně:

1. **Síťoví dopravci (*network, mainline*)** – zabývají se pravidelnou leteckou dopravou, přepravu provádí buď vlastními linkami letecké společnosti, která vystavila letenku, nebo linkami jiných dopravců.
2. **Nízkonákladoví/nízkorozpočtoví dopravci (*low cost*)** – zajišťují dopravu z bodu do bodu, poskytují cestujícím pouze zjednodušené služby (let bez možnosti výběru sedadla, bez nároku na občerstvení, atd.). Konkuruje síťovým dopravcům. Odebírají jim cestující, ale na druhé straně zase vytvářejí nový okruh uživatelů letecké dopravy, kteří pak mohou přejít také k dopravcům síťovým.
3. **Doprovci provádějící let na objednávku (*charteroví dopravci*)** – poskytují pravidelné nebo sezónní lety do rekreačních oblastí. Nejvíce jsou využívány v letních měsících, kdy většina cestujících létá na dovolenou.
4. **Regionální dopravci (*regional*)** – provozují linky na kratších tratích, kde je menší poptávka, buď jako přípojové linky na středisková letiště s linkami síťových dopravců, nebo jako regionální spoje, které se vyhýbají uzlovým letištím (HUB).

Kromě čtyř základních skupin dopravců lze charakterizovat i následující specializace:

- *Linky business třídy (premium services)* – jde o tzv. prémiové dopravce, kteří se vyskytují na dálkových letech a většinou mají celou kabinu uspořádanou na úrovni první neboli obchodní třídy. Jedná se o pravidelné lety provozované v takovém časovém režimu, který je vhodný pro obchodní klientelu a VIP zákazníky.
- *Provozovatelé malých letadel (SATS – small aircraft transportation system)* – pod tento pojem spadá podnikání nesoucí název jako: business aviation, exekutivní lety, firemní lety, závodová doprava a další. Jedná se o nový trend zabezpečení přímé přepravy mezi požadovanými body, kde je malá nebo nahodilá poptávka. Letadlový park zakoupený určitou firmou, je svěřen do provozu specializovaným provozovatelům. Ti letadlo používají podle požadavků majitele. Přednostně musí být zabezpečeny potřeby vlastníků a pak je možno letadla využít k charterovým či jiným letům. Cílem je především spojovat velmi malé komunity s místními letišti a vyhnout se tak zdržením spojeným s dosažením regionálního letiště.

V nákladní dopravě lze letecké dopravce rozdělit takto:

- 1. Dopravci provozující dopravu cestujících a využívající zbývající prostorovou a váhovou kapacitu k dopravě nákladu*
- 2. Nákladní dopravci*
- 3. Zásilkoví dopravci*

Tyto dopravce nebudu popisovat, neboť ve své práci se zabývám přepravou cestujících, nikoli dopravou nákladní.

3.1.4 Regulatorní systém

Letiště a letové provozní služby umožňují leteckým dopravcům nakládat a vykládat cestující, zavazadla, poštu a zboží, a dopravovat je bezpečným, hospodárným a efektivním způsobem. Tento proces je uskutečňován pod dozorem regulátora a to podle národních zákonů a předpisů. Regulátor má stanovenou úlohu. Dbá na to, aby rozvoj a interakce tří výše uvedených složek byly harmonické a odpovídaly jak současným, tak i budoucím požadavkům na leteckou dopravu.

Regulace je realizována na dvou úrovních:

- 1. Vládní – prostřednictvím mezinárodního práva a právního řádu jednotlivých států.*
- 2. Nevládní – samoregulace subjekty, například IATA u síťových leteckých dopravců, navazující na vládní regulatorní systém.*

Regulace je důležitá v oblastech provozních, technických, politických, ekonomických, bezpečnostních a ochrany spotřebitele služeb letecké dopravy.

3.2 Regionální letiště v České republice

Česká republika má v současné době 91 letišť, které lze rozdělit do tří základních skupin. První skupina se označuje jako letiště celostátního významu a patří zde letiště Praha – Ruzyně. Druhá skupina má označení regionální letiště většího významu a zde patří letiště Ostrava - Mošnov, Brno - Tuřany, Karlovy Vary – Olšová Vrata a Pardubice. Třetí a zároveň poslední skupina je označena jako regionální letiště menšího rozsahu a jedná se o sportovní a aeroklubová letiště.

[2] Problematiku letišť v České republice řeší národní zákony, úmluvy a předpisy, kterými jsou:

- Úmluva č. 147/1947 Sb., o mezinárodním civilním letectví,
- Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších změn a doplňků,
- Vyhláška č. 108/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů,
- Předpis L – 14 Letiště.

Podle těchto dokumentů lze letiště v České republice rozdělit následovně:

1. podle vybavení, provozních podmínek a základního určení letiště:

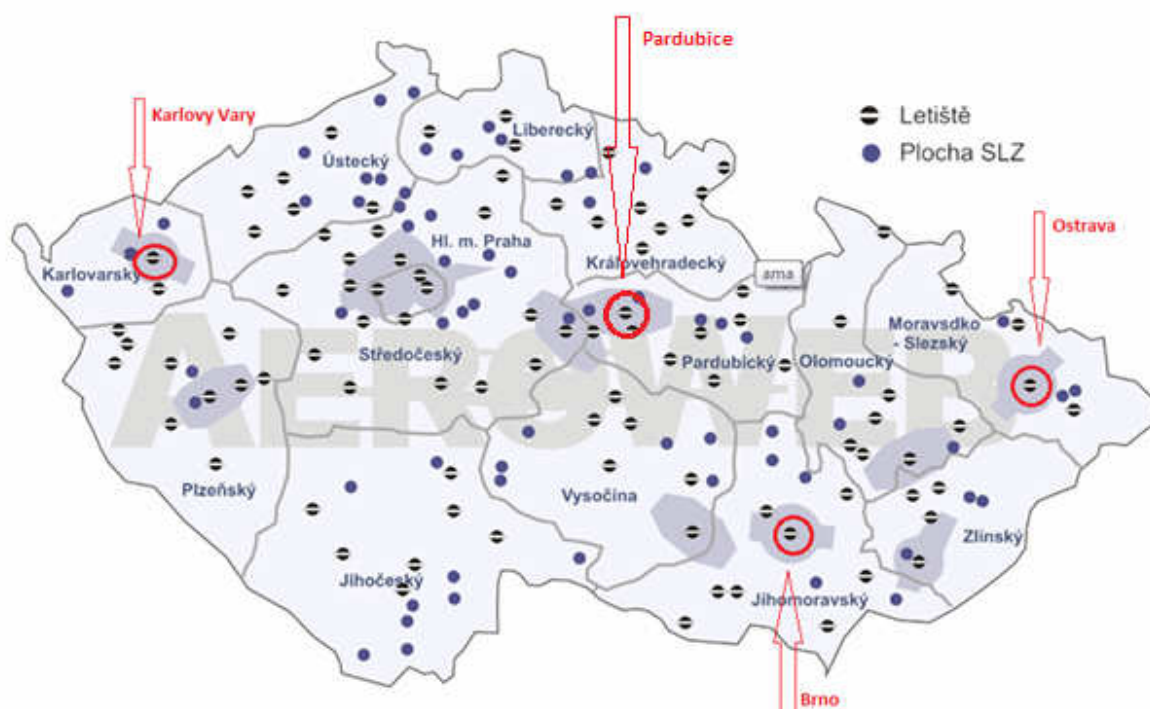
- a) *Letiště vnitrostátní* – letiště určená pro vnitrostátní lety, u kterých není překročena státní hranice,
- b) *Letiště mezinárodní* – celní letiště určená nejen pro vnitrostátní lety, ale i pro lety, u kterých je překročena státní hranice České republiky.

2. podle okruhu uživatelů a charakteru letiště:

- a) *Letiště civilní* – jedná se o letiště pro potřeby civilní letecké dopravy. Zahrnují letiště veřejná, ta přijímají všechna letadla v mezích své technické a provozní způsobilosti a letiště neveřejná, ta přijímají letadla na základě předchozí dohody provozovatele nebo velitele letadla s provozovatelem neveřejného letiště v mezích své technické a provozní způsobilosti,
- b) *Letiště vojenská* – jedná se o letiště pro potřeby ozbrojených sil České republiky a dalších oprávněných uživatelů pověřených Ministerstvem obrany České republiky,
- c) *Heliporty* – jedná se o plochy určené pro vrtulníky (např. záchranné, hasičské, atd.).

Ve své práci se budu zabývat regionálními letišti většího významu, tedy letišti Ostrava - Mošnov, Brno - Tuřany, Karlovy Vary – Olšová Vrata a Pardubice. Tato regionální letiště jsou letiště jak veřejná vnitrostátní, tak i letiště mezinárodní a všem cestujícím nejen turistům, ale i podnikatelům zajišťují přístup do regionů. Letiště pro plynulý provoz disponují navigačním zařízením, dráhovým systémem, ale i službami pro cestující a letecké společnosti.

Níže na obrázku 3.3 je mapka s letišti v České republice a pro lepší orientaci jsem zde graficky znázornila letiště, která budou v této diplomové práci řešena.



Obr. 3.3 - Mapa letišť České republiky[34 + autorka]

3.2.1 Historie a současný stav regionálních letišť

Letiště Ostrava – Mošnov

HISTORIE

[7] Historie letiště Ostrava - Mošnov sahá až do prvního desetiletí minulého století, ale k leteckému provozu bylo poprvé použito až v roce 1939 německou Luftwaffe, která zde vybudovala polní letiště pro přípravu útoku na Polsko. V pozdějších letech nastalo období nečinnosti a půda byla vrácena znovu pro zemědělskou výrobu.

Roku 1956 se začíná psát novodobá historie letiště, kdy byly zahájeny stavební práce na současném letišti. Dne 16. října 1959 byl oficiálně zahájen civilní letový provoz. Během dalších let se na letišti vystřídaly všechny typy dopravních letounů, jak s pístovými tak i s proudovými motory. V roce 1993 byla ukončena činnost vojenské části letiště, takže se zde začal rozvíjet pouze civilní provoz.

Významným datem byl 1. červenec 2004. Toho dne došlo k převedení letiště Ostrava z majetku České správy letišť do vlastnictví Moravskoslezského kraje a provozovatelem letiště se stala společnost Letiště Ostrava, a.s..

Mezinárodní letiště Ostrava - Mošnov se stalo velmi důležitým partnerem pro rozvoj moravskoslezského regionu a můžeme zde vidět řadu letounů mnoha dopravců nejen domácích, ale i zahraničních leteckých společností.

SOUČASNOST

Letiště Ostrava - Mošnov je mezinárodním a zároveň největším regionálním letišťem v České republice s pravidelným vnitrostátním i mezinárodním provozem. Od 1. července 2004 je majitelem letiště Moravskoslezský kraj a provozovatelem je společnost Letiště Ostrava, a.s..

Letiště má jednu vzletovou a přistávací dráhu, která je dlouhá 3 500 m a široká 63 m. Dále je letiště certifikováno pro provoz za podmínek LVO – CAT II (v současnosti probíhá příprava na kategorii CAT IIIa). Je tedy schopné zajistit přistání letadel i za zhoršených meteorologických podmínek, kdy dráhová dohlednost musí být minimálně 300 m a výška rozhodnutí na přistání je minimálně 30 m. Letiště je schopné odbavit všechny typy letadel, výjimkou nejsou ani velká letadla typu Boeing 747. Na letišti je nepřetržitý provoz 24 hodin denně po celý rok a nejsou tam žádná provozní ani hluková opatření. Letiště je dále vybaveno jedním terminálem pro odbavování cestujících a jedním cargo terminálem. Terminál pro odbavení cestujících má průměrnou kapacitu 500 cestujících za hodinu na příletu a stejně tak 500 cestujících za hodinu na odletu. Letiště má k dispozici zařízení pro odbavení nákladu, pro plnění palivem a odmrazování námrazy, tudíž je schopné přijímat letadla kdykoli během roku.

Letiště Brno – Tuřany

HISTORIE

[8] Historie letiště začíná už v roce 1923, tehdy se ale ještě nejednalo o letiště, které se nachází na současném území Brno-Tuřany, ale jednalo se o území Černovic. Letiště Brno - Tuřany bylo uvedeno do provozu v roce 1954 jako státní letiště s vojenským provozem a v roce 1958 byl oficiálně zahájen civilní provoz. Mezi významné roky patří rok 1991, kdy došlo k ukončení vojenského provozu a rok 1992, kdy Česká správa letišť přebírá letiště od Ministerstva obrany. V srpnu téhož roku obdrželo letiště povolení k provozu veřejné mezinárodní dopravy a stalo se tak mezinárodním letištěm.

V roce 2002 byla založena společnost Letiště Brno a.s. za účelem provozování a rozvoje letiště Brno - Tuřany a dne 1. července 2002 zahájila provozování letiště. Přesně po dvou letech, tedy 1. července 2004 přechází letiště do vlastnictví Jihomoravského kraje, ale Letiště Brno a.s. zůstává dále jeho provozovatelem.

SOUČASNOST

Letiště Brno - Tuřany je také mezinárodním letištěm, které je od 1. července 2004 ve vlastnictví Jihomoravského kraje a jeho provozovatelem je Letiště Brno a.s..

Letiště má jednu betonovou vzletovou a přistávací dráhu, která je dlouhá 2 650 m a široká 60 m. Dále má letiště certifikaci pro provoz za podmínek LVO – CAT I. Je tedy schopné zajistit přistání letadel za zhoršených meteorologických podmínek, kdy dráhová dohlednost musí být minimálně 550 m a výška rozhodnutí na přistání je minimálně 60 m. Na letišti je nepřetržitý provoz 24 h denně po celých 365 dní v roce i s celním a pasovým oddělením. Nejsou zde žádná provozní opatření. Poplatky, jak paušální, tak i handlingové nabízí letiště jednotně bez přírážek během noci, víkendu nebo svátku. Letiště má velký prostor pro parkování letadel, stání až devíti letadel typu Boeing 737. Letiště se může pyšnit novým odbavovacím terminálem, který byl postaven v roce 2006 a jehož kapacita odbavených cestujících na odletu v hodinové špičce je 1 000 cestujících za hodinu.

Letiště Karlovy Vary – Olšová Vrata

HISTORIE

[9] Již v roce 1925 Městská rada správně odhadla nezbytnost založit letiště u lázeňského města Karlovy Vary díky rozvoji letectví a civilní letecké dopravy u nás. Až v roce 1927 byla vybrána vhodná oblast pro vybudování letiště a to na území Olšová Vrata. I přesto, že území již bylo vybráno, nemohla výstavba letiště začít, protože z neznámých důvodů nebyly přijaty návrhy. Letecký provoz mohl v provizorních podmínkách začít roku 1931 a od té doby se slibně rozvíjel. V roce 1936 bylo letiště dokonce zařazeno do sítě evropských letišť s návazností na spojení z Prahy do mnoha dalších měst. Během války bylo letiště hodně poškozeno, ale provoz byl obnoven již v roce 1946.

V roce 1952 nastala na letišti nová éra, kdy byla zahájena výstavba nové vzletové a přistávací dráhy, pojezdové dráhy, rozšíření odbavovací plochy a mnoho dalšího. V roce 1967 byl dosažen největší počet přepravovaných cestujících. Bohužel v roce 1979 došlo ke státním opatřením a prudkému nárůstu cen letenek, což mělo za následek prudký pokles zájmu o cestování letadly. Provoz na letišti byl tedy zastaven. V roce 1981 byl udržován alespoň sezónní provoz. Od roku 1989 se letiště může pyšnit opět statutem mezinárodního letiště. Vzhledem k jeho vybavenosti a mnoha dalším výhodným podmínkám lze očekávat, že provoz na tomto letišti nebude stagnovat.

SOUČASNOST

Letiště Karlovy Vary – Olšová Vrata je veřejné civilní letiště pro mezinárodní i vnitrostátní letecký provoz. Vlastníkem letiště je od 1. července 2004 Karlovarský kraj a jeho provozovatelem Letiště Karlovy Vary s.r.o..

Letiště má jednu vzletovou a přistávací dráhu, která je tvořena kombinací asfaltu a betonu. Její délka je 2 150 m a šířka 30 m. K dispozici má letiště ještě jednu travnatou dráhu a ta má délku 1 000 m a šířku 30 m. Hlavní dráha je vybavena elektronickým přístrojovým přistávacím systémem ILS – CAT I, který umožňuje přistání letadel za zhoršených meteorologických podmínek. Jedná se o stejnou kategorii, jakou má letiště Brno - Tuřany, takže dráhová dohlednost i výška rozhodnutí je stejná.

Vzhledem k tomu, že dráha není moc široká, objevují se tady nejčastěji letadla typu Boeing 737 nebo Airbus A320. To by se však do budoucna mělo změnit. Zamýšlí se totiž prodloužení a rozšíření dráhy, a to by znamenalo, že by zde mohla přistávat větší letadla, např. Boeing 767 nebo Airbus A330. Letiště zajišťuje provoz podle provozní doby po celých 365 dní a je k dispozici jak celní tak i pasová kontrola. Letiště má nový terminál, který byl otevřen v roce 2009 a který zaujme hlavně svým vzhledem. Připomíná totiž trup letadla bez křídel. Díky tomuto novému terminálu dokáže letiště odbavit až půl milionu cestujících ročně.

Letiště Pardubice

HISTORIE

[10] V začátcích bylo letiště Pardubice vojenským letištěm, které se využívalo výhradně pro vojenské účely. Do roku 1989 nebyl z politických a vojenských důvodů civilní provoz na letišti vůbec možný. Po tomto roce došlo ke změně politické situace v České republice a tím i k možnosti otevřít letiště civilním provozovatelům nejen českým, ale také zahraničním. Za účelem otevření letiště pro civilní letový provoz byla založena společnost East Bohemian Airport a.s., která v roce 1995 získala povolení k využívání dosud jen vojenského letiště pro civilní účely. Letiště bylo pro civilní provoz oficiálně otevřeno dne 18. května 1995. Provoz za podmínek IFR se začal používat od roku 1996.

Letiště je využíváno především pro lety v rámci všeobecného letectví. Velkou část letového provozu tvoří charterové lety cestovních kanceláří během letní turistické sezóny a také charterové lety ruských cestovních kanceláří, které své klienty přepravují za účelem návštěvy České republiky.

SOUČASNOST

Letiště Pardubice je regionálním mezinárodním letištěm se smíšeným civilním a vojenským provozem. Správu civilní části letiště vykonává společnost East Bohemian Airport a.s. na základě oprávnění k provozování letiště uděleného Úřadem pro civilní letectví.

Letiště Pardubice má betonovou vzletovou a přistávací dráhu o délce 2 500 m a šířce 75 m. Provoz na letišti je zajišťován během celého roku a k dispozici je i pasová a celní kontrola. Vojenská stanoviště poskytují civilním letadlům záchranné, požární, meteorologické

služby a službu řízení letového provozu. Letiště je schopné odbavit i větší letadla. Jasným důkazem se stalo odbavení Boeingu B767-300 v říjnu 2011, jehož kapacita je 235 cestujících.

3.2.2 Spádová oblast letišť a jejich dopravní napojení

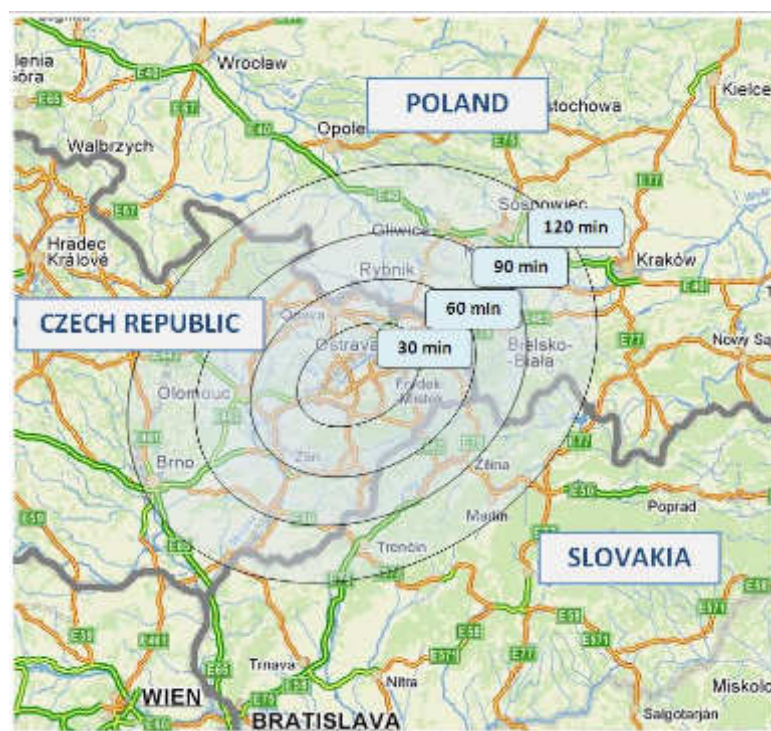
SPÁDOVÁ OBLAST LETIŠŤ

Pod pojmem spádová oblast letiště si představme plochu určité rozlohy kolem letiště. Její velikost je určena vzdáleností obyvatelstva na/z letiště, kterou cestující dokážou překonat, aniž by jim to určitým způsobem vadilo. Spádová oblast letiště může být označena také jako dostupnost letiště a velikost této oblasti závisí především na dopravním napojení na letiště. Je zřejmé, že na letiště, ke kterému jezdí každou chvíli autobusy nebo tam vede dokonce železnice, bude více využívané než letiště, ke kterému se lze dostat pouze automobilem.

Spádová oblast letiště Ostrava – Mošnov

[7] Do spádové oblasti letiště patří Moravskoslezský, Olomoucký a Zlínský kraj u nás v České republice, jižní část Polska a severozápadní část Slovenska. Je třeba uvést, že do vzdálenosti 30 minut od letiště žije zhruba 0,8 milionu lidí, do vzdálenosti 60 minut je to 2,9 milionu lidí, do vzdálenosti 90 minut 5,9 milionu lidí a do vzdálenosti 120 minut až 8,7 milionu lidí.

Pro představivost, jakou spádová oblast letiště Ostrava – Mošnov zaujímá plochu, zde přikládám ilustrační obrázek 3.4.



Obr. 3.4 - Spádová oblast letiště Ostrava – Mošnov[7]

Důležité je také poznamenat, že lidé žijící v Olomouckém a Zlínském kraji spadají více pod spádovou oblast letiště Brno – Tuřany, to však nemění nic na tom, že mnoho z nich využívá letiště Ostrava – Mošnov. Proto přesně nelze určit tuto spádovou oblast.

Mohu však podotknout, že letiště Ostrava – Mošnov má velmi silný potenciál rozvoje. Je to především díky velkému množství podniků a zahraničních investorů, kteří se ve spádové oblasti letiště nacházejí. Nejedná se jen o podniky v České republice, ale také o podniky ve spádové oblasti letiště v Polsku a na Slovensku. Důležité je zmínit hlavně to, že letiště se nachází přímo v průmyslové zóně Ostrava – Mošnov, která má rozlohu 200 ha. V kraji pak najdeme dalších 14 průmyslových zón, které již jsou obsazeny a mnoho dalších průmyslových zón se nachází ve fázi příprav.

Lze říci, že Morava leží ve strategicky výhodné poloze – na křižovatce dvou obchodně-dopravních tras. Jedná se o trasu západ-východ, která vede z Německa do Polska, dále na Ukrajinu a do Ruska a o trasu sever-jih, která vede ze Skandinávie přes Polsko do Rakouska a Itálie.

Kromě průmyslu a obchodu mohou říci, že Moravskoslezský kraj je také významným centrem kultury, společenského života a bohatou turistickou destinací. Neustále zde dochází ke zvyšování životní úrovně, rozšiřuje se nabídka bydlení a roste atraktivita regionu z hlediska cestovního ruchu. Návštěvníci, kteří sem přijedou, si mohou vybrat z široké nabídky sportovních i kulturních událostí. Jedná se například o Zlatou tretru, Colours of Ostrava, Mezinárodní hudební festival Janáčkův Máj a mnoho dalšího. Najdou zde také mnoho přírodních památek, hrady, zámky a k relaxaci mohou využít řadu kvalitních lázní, jako například Lázně Darkov, Lázně Luhačovice, Priessnitzovy léčebné lázně Jeseník, atd. Ve výsledku tohle dělá region atraktivnější, láká více turistů. Přibývá i lidí, kteří se zde potřebují dostat z důvodu pracovních záležitostí a to vše právě rozvíjí i letecký provoz.

Samozřejmě má letiště Ostrava – Mošnov patřičnou konkurenci v okolních letištích. Za přímou konkurenční hrozbu lze nejvíce považovat polské letiště Katowice, které je pouze ve vzdálenosti 90 km od letiště Ostrava – Mošnov. Další konkurenční letiště mohou být u nás letiště Brno – Tuřany ve vzdálenosti 170 km od letiště a v Polsku ještě letiště Krakow ve vzdálenosti 140 km od letiště. Letiště ve větších vzdálenostech jsou považována sice za konkurenční, ale nepředstavují už takovou hrozbu. Ovšem jsou i letiště, která jsou brána jako spolupracující letiště. Jedná se o letiště Praha – Ruzyně a letiště Vídeň Schwechat. Díky nim je totiž zajištěno napojení na celosvětovou leteckou síť.

Spádová oblast letiště Brno – Tuřany

[8] Spádová oblast letiště Brno - Tuřany zahrnuje podstatně větší plochu než spádová oblast letiště Ostrava – Mošnov. Do této oblasti spadá Jihomoravský kraj, podstatná část Zlínského a Olomouckého kraje, Pardubický kraj a Vysočina. Značnou nevýhodou letiště je blízkost dalších velkých letišť. Jedná se především o letiště Vídeň Schwechat, které je vzdálené 130 km a o letiště Praha – Ruzyně, které je sice podstatně dále a to 230 km, ale za to obě tyto letiště nabízejí napojení na celosvětovou leteckou síť. Samozřejmě nesmím opomíjet ani další letiště, i když z nich není přímo zajištěno celosvětové napojení. Mezi tyto letiště patří letiště Ostrava – Mošnov ve vzdálenosti 170 km nebo slovenské letiště M.R.Štefánika v Bratislavě ve vzdálenosti 140 km.

Brněnské letiště má ale i své výhody. Brno, jako město, je centrem jižní Moravy se zhruba 400 000 obyvateli, takže letiště má značnou část cestujících přímo z Brna nebo z jeho okolí. Nejen, že je Brno centrem, ale je vnímáno i jako město kultury. Má totiž bohaté kulturní a turistické využití. Návštěvníci zde mohou shlédnout řadu historických památek, muzea, galerie a nesmím zapomenout i na to, že je hlavním městem veletrhů, které se zde každoročně konají a to v různých oborech, od strojírenství a stavebnictví, přes módu až k cestování. Dále je Brno a jeho okolí využíváno pro obchod a průmysl a má také dobré dopravní napojení s okolními městy. To vše může lákat cestující do tohoto regionu.

Spádová oblast letiště Karlovy Vary

[9] Letiště Karlovy Vary má rozsáhlou spádovou oblast hlavně na území Karlovarského kraje, dále u sousedních krajů, tedy Plzeňského, Ústeckého a Středočeského kraje a pak u svých sousedů – spolkových zemí Sasko a Bavorsko. Do vzdálenosti 60 minut od letiště žije zhruba 1,5 milionu obyvatel, z toho ale více jak polovinu tvoří obyvatelé z německé strany příhraničí.

Velkou nevýhodou letiště je relativně blízká vzdálenost letiště Praha – Ruzyně, které je jen 120 km od letiště. Většina cestujících si proto vybere letiště Praha - Ruzyně, protože z něho má umožněn let prakticky kamkoli. Letiště Karlovy Vary je využíváno spíše cestujícími, kteří zde chtějí využít lázeňské služby.

Spádová oblast letiště Pardubice

[10] Spádová oblast letiště Pardubice se skládá především z Pardubického, Královéhradeckého kraje a Vysočiny. Tomuto letišti mohou dát přednost i cestující z Olomouckého, Jihomoravského či Středočeského kraje. Letiště má výhodnou polohu uprostřed regionu Východních Čech. Je tak snadno a rychle dosažitelné.

DOPRAVNÍ NAPOJENÍ LETIŠŤ

Pojem dopravní napojení můžeme chápat jako možnost, jak se dostat z určitého bodu ke konkrétnímu cíli. Potřebné je dostat se jak na letiště, tak z letiště. Asi by nebylo moc efektivní, kdyby cestující přiletěl na nějaké letiště a neměl by se z něho jak dostat ke svému cíli. Cestující by potom takový způsob dopravy nevyhledávali.

Proto snahou leteckých provozovatelů je nabídnout cestujícím, co možná nejvíce spoju na/z letiště i více způsoby. Záleží samozřejmě, jak na velikosti letiště, geografickém území, okolní infrastruktuře, tak z velké části i na finančních prostředcích. Jediným dopravním prostředkem, kterým se dá dostat převážně na většinu letišť na světě je automobil. Většina letišť však nabízí i jiné dopravní prostředky. Pouze s automobily se setkáme především na opravdu malých letištích.

Dopravní napojení letiště Ostrava – Mošnov

[7] Na letiště Ostrava – Mošnov se cestující mohou dostat více způsoby. Tím základním je samozřejmě automobil, kterým mohou přijet po dálnici D47 nebo po rychlostní komunikaci R48 přímo před odbavovací halu na určené parkoviště. Letiště má k dispozici 3 parkovací plochy. Parkoviště P1 se nachází přímo před odbavovacím terminálem a využívá se pro krátkodobé parkování. K dispozici je 104 parkovacích míst, včetně míst pro imobilní cestující. Parkoviště P3 se nachází asi 3 minuty pěšky od odbavovacího terminálu a je určeno pro dlouhodobé parkování. Jeho kapacita je 120 parkovacích míst. Parkoviště P4 je naproti parkovišti P3 a je opět určeno pro dlouhodobé parkování. Na letišti jsou k dispozici také autopůjčovny a taxislužba.

Dalším možným způsobem, jak se na letiště dostat, jsou autobusy. Autobusová zastávka je přímo před příletovou halou, takže cestující nemusí se zavazadly chodit žádnou velkou vzdálenost. V hlavní sezóně, tedy od května do září jezdí autobus z Ostravy – Svinov na letiště každou hodinu.

Posledním možným způsobem, jak se na letiště dostat je vlak. Bohužel v současné době není možné dostat se vlakem přímo na letiště. Železniční napojení s terminálem přímo před odletovou halou je zatím ve výstavbě. Prozatím se lze vlakem dostat do stanice

Ostrava – Svinov a odtud přesehnout na již zmiňovaný autobus nebo bližší zastávka je ve Studénce, odkud je pak možnost využít autobus či taxi, neboť vzdálenost už je pouhých 10 kilometrů.

Dopravní napojení letiště Brno – Tuřany

[8] Doprava na/z letiště Brno – Tuřany je obdobná jako u letiště Ostrava – Mošnov. Na letiště se cestující mohou dostat automobilem po dálnici D1. Parkoviště se nachází přímo před terminálem a je celých 24 h hlídáno pracovníky Ostravy letiště. Provoz na parkovišti je průběžně monitorován kamerovým systémem. K dispozici je také taxislužba a autopůjčovna.

Dalším možným způsobem, jak se na letiště dopravit, je autobus. Brněnské letiště má velmi dobré autobusové spojení. Jezdí sem přímý autobus z Hlavního nádraží. Nemá žádné jiné zastávky, tudíž cesta na letiště trvá cca 20 minut a tento autobus jezdí přes den každou půlhodinu. V noci sice jezdí jiná linka, ale dostupnost není téměř omezena, protože jezdí maximálně v hodinových intervalech.

Železnice přímo k letišti žádná nevede. Jedinou možností je dojet vlakem na brněnské Hlavní nádraží a odtud pokračovat již zmíněným autobusem až na letiště.

Dopravní napojení letiště Karlovy Vary – Olšová Vrata

[9] Letiště Karlovy Vary - Olšová Vrata má základní dopravní dostupnost. Nejjednodušší způsob, jak se na letiště dostat, je vlastním dopravním prostředkem, tedy automobilem. U letiště jsou k dispozici parkoviště, která slouží pro krátkodobá i dlouhodobá stání. Tyto parkoviště jsou rozděleny na určité sektory a je třeba mít na paměti, že žádné z parkovišť není hlídáno. Místa k zaparkování zde mají také imobilní cestující. Cestující mohou využít samozřejmě i taxislužbu či autopůjčovny.

Druhý způsob, který cestující mohou využít je doprava autobusem. Tuto veřejnou dopravu zajišťuje Dopravní podnik Karlovy Vary a.s.. Přímo na letiště jezdí linka č. 8, podle platného jízdního řádu a to zhruba každou hodinu. Také je možno do Karlových Varů

využít železniční dopravu a dále pokračovat již zmíněným autobusem. Bohužel až na letiště nevede přímé železniční napojení.

Dopravní napojení letiště Pardubice

[10] Letiště Pardubice se nachází přibližně 4 km jihozápadně od středu města. Základním dopravním spojením s letištěm je automobil. Velká výhoda letiště spočívá v jeho umístění. Lze k němu dojet z jakéhokoli směru, aniž by se muselo projíždět centrem města. Směrem od Prahy lze využít dálnici D11, od Liberce a Olomouce silnici E442 a další. Letiště nabízí dostatečný počet parkovacích míst v blízkosti odletového terminálu. Parkování, jak krátkodobé, tak i dlouhodobé je pro cestující zcela zdarma. Parkoviště však není hlídáno, tudíž zde cestující parkují svůj automobil na vlastní nebezpečí. Neprovádí se ani rezervace parkovacích míst. Cestujícím je nabídnuta také taxislužba.

Dalším způsobem dopravy, jenž cestující mohou využít je autobus. Na letiště jezdí více městských linek, podle platného jízdního řádu. Všechny tyto linky jezdí přes střed města, některé však nevedou kolem autobusového a vlakového nádraží. Zastávka u letiště se nachází zhruba 150 m od brány letiště, tudíž tento úsek musí cestující dojít pěšky. Kromě městských linek zde jezdí i meziměstský autobus na trase Pardubice – Přelouč – Chvaletice, podle platného jízdního řádu. Využít se dá i vlakové spojení. To však končí ve městě Pardubice a odtud už cestující musí již zmíněnými autobusovými linkami. Železniční dráha až na letiště bohužel neexistuje.

4 CHARTEROVÉ LETECKÉ SPOLEČNOSTI

4.1 Charakteristika charterových leteckých společností

Jak už bylo řečeno v kapitole Historie letectví, došlo k velkému rozmachu letecké dopravy po první světové válce. Tím začaly vznikat i letecké společnosti, které byly obvykle organizovány jako společnosti s účastí státu. Společnosti tak v rámci svých zemí zpravidla působily v monopolním postavení. Odpovídal tomu i jejich přístup k rozvoji služeb a k cenám, za které byly jejich služby nabízeny. Od poloviny osmdesátých let se i v Evropě začal prosazovat obchodní přístup ve způsobu organizace a vedení leteckých společností a často se letecké společnosti dostaly do soukromých rukou. Došlo k postupnému uvolňování omezení, jenž dříve bránila vzniku dalších leteckých společností a začala tak sílit konkurence mezi leteckými dopravci. V dnešní době je omezení růstu konkurence a vznik nových leteckých společností v Evropské unii spíše kapacitní. Jedná se o důsledek skutečnosti, že infrastruktura letecké dopravy již není schopna udržovat krok s růstem poptávky a proto některá letiště či letové cesty pracují na hranicích své kapacity.

[2] V dnešní době existuje celá řada leteckých společností. Jejich základní dělení je následující:

- podle vlastnictví
 - vlastněné státem,
 - s kapitálovou účastí státu,
 - soukromé,
- podle velikosti sítě
 - regionální (menší) dopravci provádějící feeding v rámci konceptu Hub and Spoke,
 - mezinárodní dopravci, provozující přepravu na nejsilnějších tazích cestujících,
- podle typu přepravovaného nákladu
 - společnosti provozující přepravu cestujících a nákladu (formou pokládky nebo v letadlech typu kombi),
 - společnosti přepravující výhradně zboží a poštu,
- podle způsobu provozování dopravy

- společnosti provozující pravidelnou leteckou dopravu – na základě letového řádu, do konkrétních stálých destinací, podkladem pro přijetí cestujícího k přepravě je letenka, která představuje smlouvu mezi cestujícím a dopravcem, cestující platí aplikovatelný tarif,
- společnosti provádějící charterovou dopravu – zákazníkem letecké společnosti je objednavatel letu (většinou, ale nikoli nutně, cestovní kancelář) – objednavatel charteru disponuje celou kapacitou letadla a hradí cenu celého letu včetně případných prázdných přeletů,
- podle zdroje, ze kterého získávají cestující
 - se silným vlastním trhem (například američtí dopravci k přepravě z mateřské země),
 - využívající mateřské letiště jako tranzitní bod,
 - využívající malých prostorů v trhu letecké dopravy – tzv. Niche Carrier.

V posledních sedmnácti letech se na trh letecké přepravy zavedl nový typ letecké společnosti, kterým jsou nízkonákladové společnosti. Ty umožnily leteckou přepravu i cestujícím, kteří do doby jejich vzniku letecky necestovali. Také přispěly k výraznému zvýšení zaměstnanosti na regionálních letištích.

4.2 Letecké společnosti v České republice a zahraničí

Některé letecké společnosti se zabývají pouze dopravou pravidelnou, jiné zase jen dopravou nepravidelnou. Často jsou však letecké společnosti řešeny tak, že se zabývají pravidelnou dopravou a zároveň mají své tzv. dceřiné společnosti, které poskytují nepravidelnou dopravu. Mou snahou nebude vyjmenovat všechny letecké společnosti, které se nepravidelnou dopravou zabývají, ale pokusím se spíše uvést a popsat největší letecké společnosti u nás i v zahraničí.

4.2.1 Letecké společnosti v České republice

Česká republika má dvě nejvýznamnější a největší letecké společnosti, kterými jsou České aerolinie a Travel Service. Obě poskytují jak pravidelnou, tak nepravidelnou – charterovou dopravu. České aerolinie jsou daleko starší s téměř devadesátiletým působením na našem trhu, kdežto Travel Service se na našem trhu objevil teprve před patnácti lety. I tak

si u nás a nejen u nás, vydobyl přední příčku na leteckém trhu, co se charterové dopravy týče. Bohužel, nemůžu říci, že by v současnosti obě společnosti dobývaly přední příčky. Společnost Českých aerolinií je spíše v úpadku a nikdo prozatím neví, jak to s ní bude dál.

- **České aerolinie – ČSA**

Naší nejstarší a stále fungující leteckou společností, je společnost Českých aerolinií - ČSA, která vznikla v říjnu 1923 jako Československé státní aerolinie. Patří dokonce mezi nejstarší letecké společnosti v Evropě. Společnost nabízí široké množství služeb v oblasti pravidelné i nepravidelné letecké přepravy. Na pravidelnou leteckou dopravu je zaměřena mateřská společnost ČSA, pro kterou je pravidelná letecká doprava hlavním předmětem podnikání. Dceřiné společnosti zajišťují další profesionální služby, mezi které patří například odbavení cestujících a letadel, nepravidelná charterová přeprava, výcvik posádek, technická údržba letadel, přeprava zásilek a pošty a mnoho dalších.

Ve svých začátcích ČSA zavedly letecké spojení Prahy s Košicemi, Brnem a západočeskou lázeňskou oblastí. V roce 1930 vstoupily do mezinárodní dopravy letem na lince Praha – Záhřeb. V dalších letech zahájily provoz na linkách z Prahy do Bukureště, Moskvy, Bruselu, Paříže, Říma a Budapeště. V roce 1937 se na palubách letadel objevují první palubní průvodčí a je tak zvýšen komfort cestujících na palubě. Avšak v důsledku okupace 15. března 1939 aerolinky zanikly. Jako jediný československý letecký dopravce však zahájily v poválečném období 14. září 1945 opět svou činnost. Došlo k postupnému obnovení nebo k nově zahájenému provozu na mezinárodních i vnitrostátních linkách.

Významným rokem se stal rok 1964, kdy vzniklo oddělení nepravidelné dopravy. Začaly se tak rozvíjet charterové lety do různých destinací. Na přelomu roku 1990 a 1991 se uskutečnily první chartery pro cestovní kanceláře a jednalo se o lety na Kanárské ostrovy. V říjnu 2000 se aerolinky staly plnohodnotným členem aliance SkyTeam. V roce 2004 zahájila ČSA v oblasti charterové dopravy dlouhodobou spolupráci s cestovní kanceláří EXIM Tours. Docházelo k dalšímu rozšiřování destinací, do kterých společnost začala létat. Rozšířily své služby pro cestující o odbavení po telefonu a poté i o internetové odbavení, které tak cestujícím umožnilo rychlejší a pohodlnější odbavení v pohodlí domova či práce prostřednictvím počítače.

Bohužel v posledních šesti letech se společnosti výrazně nedaří. Letadla nejsou vytížená, tak jak by měla, cena ropy je vysoká a hlavně špatné vedení a organizace managementu jsou největší příčinou malých zisků. Společnost se rozhodla tuto situaci řešit tak, že začala rozprodávat svůj vlastní majetek, například cargo terminál, hangáry a další. Tím získala na určitou dobu potřebné finance pro další fungování společnosti. V roce 2009 dozorčí rada schválila opatření k zajištění likvidity, přípravu a realizaci prodeje letadel B737 a další. Ovšem ani to situaci nezachránilo. Společnost už nemá co prodávat a stále se topí ve finančních problémech. Vzhledem k této situaci přišli na řadu i zaměstnanci. Došlo nejen k propouštění, ale i ke snížení mezd a zrušení většiny benefitů. Společnost přestala létat do mnoha zahraničních destinací. Ukončila létání přes Atlantik na letiště v New Yorku a Torontu, dokonce i do Londýna a nezdály se jí dobré ani krátké linky do Brna, či do Vídně. Tvrdí, že na těchto krátkých trasách mají konkurenci nejen v silniční, ale také železniční dopravě. Začaly se obracet spíše na východ, například letiště v Moskvě.

[14] Ke konci roku 2011 došlo u Českých aerolinií ke stávce pilotů. Stalo se to především z toho důvodu, že se pilotům nelíbil návrh managementu. Ten uváděl, že by část letadel z Českých aerolinií měla být převedena do dceřiné společnosti Holidays Czech Airlines Charters a s něma samozřejmě i někteří piloti. Management viděl lepší uplatnění těchto letadel na charterových letech, kdy by byla více využívána než u letů pravidelných. Piloti by tak měli bohužel menší příjmy. Aby dosáhli svých standardních příjmů, museli by více létat a to se jim nelíbilo. Proto proběhla stávka. Managementu společnosti přišla stávka jako nelegální a rozhodli se pro potrestání daných pilotů. Celá tato událost byla medializována snad ve všech novinách i televizních zpravodajstvích.

Jak se dále bude vyvíjet fungování společnosti je ve hvězdách. V roce 2004 měla společnost určitý ideál, kdy tvrdila, že do roku 2014 rozšíří svou letadlovou flotilu téměř o dvojnásobek a ze současných 35 letadel jich bude mít zhruba 63. To se však nestalo, neboť v roce 2008 na pravidelných linkách provozovala 45 letadel a jejich počet bohužel klesal. V roce 2011 počet dosahoval 32 a plánovaný odhad společnosti na rok 2012 je mít 27 letadel. Společnost tvrdí, že záchrana by mohla přijít od nějakého zahraničního partnera, kterého zaujme malá středoevropská společnost orientovaná na východ. Společnost v tuto záchranu doufá a věří, že neukončí svou činnost po téměř devadesáti letech.

Aktivity Českých aerolinií

[16] Následujícími aktivitami se společnost Českých aerolinií pyšnila během svého úspěšného období. Nyní řadu z těchto aktivit společnost již rozprodala, a tudíž jejich vlastníkem už bohužel není.

HOLIDAYS CZECH AIRLINES CHARTERS

HOLIDAYS Czech Airlines Charters je dceřiná společnost, která pro cestovní kanceláře a jiné smluvní partnery zajišťuje nepravidelné – charterové lety do atraktivních turistických destinací. Jedná se o samostatnou leteckou společnost, jenž realizuje různé speciální či VIP lety nebo také pronájem volné kapacity flotily ČSA. Během celého roku přepravuje stovky tisíc turistů za relaxací a zábavou, ale také sportovní týmy nebo důležité klienty. Přepravu cestujících provádí moderními a bezpečnými letadly typu Boeing a Airbus.

HOLIDAYS CZECH AIRLINES

Za zmínku stojí i cestovní kancelář HOLIDAYS Czech Airlines, která je také dceřinou společností tohoto národního dopravce. Své působení na trhu zaujímá již od roku 1995. Rozsah jejich služeb je poměrně široký. Díky spolupráci s obchodními partnery nabízí komplexní služby v oblasti cestovního ruchu nejen pro samostatné osoby, ale i pro společnosti.

ČESKÉ AEROLINIE CARGO

České aerolinie Cargo se specializují výhradně na přepravu leteckých zásilek a pošty. Díky profesionálně vyškolenému personálu a moderně vybavenému nákladnímu terminálu dokážou vyhovět standardním i speciálním požadavkům klientů. Jednou z jejich nejsilnějších stránek a hlavních konkurenčních výhod je hustá síť přímých evropských linek, které zajišťují krátké přepravní časy zásilek.

CZECH AIRLINES TECHNICS

Czech Airlines Technics poskytuje služby v oblasti servisu a údržby letadel prostřednictvím vysoce školeného a kvalifikovaného personálu.

ÚDRŽBA LETADLOVÝCH PODVOZKŮ A CELKU

Údržba letadlových podvozků a celků zajišťuje generální opravy kompletních podvozkových sad letadel Boeing B737 a údržbu určitých letadlových celků. Spolupracuje s dceřinou společností Czech Airlines Technics a spolu provádí generální opravy podvozků během rozsáhlejších revizí letadel.

CZECH AIRLINES HANDLING

Czech Airlines handling poskytuje kompletní služby v oblasti odbavení cestujících i letadel. Tyto služby poskytuje nejen pro smluvní partnery, ale i pro partnery nesmluvní. Mezi handlingové služby patří:

- odbavení letadel
- odbavení cestujících
- nesmluvní handling
- VIP servis

Poskytuje také další služby, jako například letenky a zájezdy, autodopravu, úklidové služby.

VÝCVIKOVÉ STŘEDISKO

Výcvikové středisko zajišťuje výcvik a vzdělávání všech pracovníků ČSA. V nabídce jsou k dispozici odborné kurzy pro personál v oblasti letecké dopravy, letecké přepravy zboží, cestovního ruchu, profesního růstu i jazykové kurzy.

VÝCVIK POSÁDEK

Výcvik posádek zahrnuje nejen výcvik pilotů, ale také palubních průvodčích a pozemního technického personálu. Pro tyto jednotlivé kategorie nabízí řadu kurzů a k dispozici má i letové simulátory a další výcviková zařízení.

CSA SERVICES

CSA Services poskytuje služby agentury práce i služby kontaktního centra. Agentura práce zajišťuje vyhledávání a zprostředkování vhodných kandidátů. Kontaktní centrum zprostředkovává komplexní komunikační a informační servis.

SKY SHOP

Sky Shop nabízí cestujícím možnost zakoupit si na palubách letadel luxusní zboží za bezkonkurenční ceny.

- **Travel Service**

[19] Společnost Travel Service byla založena 21. října 1997 jako charterová letecká společnost. Je největší soukromou leteckou společností v České republice a momentálně i jeden z nejdynamičtější se rozvíjejících charterových dopravců ve Střední Evropě. Zaujímá nejvýznamnější postavení na charterovém leteckém trhu nejen v České republice, ale také na Slovensku, v Maďarsku a Polsku. Na Slovensku vstoupila na charterový letecký trh teprve na jaře roku 2010.

Společnost přepravuje nejen klienty českých a zahraničních cestovních kanceláří, ale také sportovní týmy, či klienty různých mezinárodních firem. V České republice se společnost dokonce může pyšnit tím, že je oficiálním leteckým dopravcem České fotbalové reprezentace. Pro charterové lety má společnost k dispozici největší flotilu letadel, kterou z velké části tvoří moderní letadla generace Boeing 737 – 800. Ta během celého roku přistávají na více než 230 letištích, na 4 kontinentech. V létě se jedná především o destinace ve Středomoří, například Řecko, Španělsko, Turecko, Tunisko, Malta, Egypt a mnoho dalších. V zimních měsících se létá například do Thajska, Dominikánské republiky, Mexika, Venezuely, Spojených arabských emirátů a jiných.

Společnost na svých charterových letech nabízí různé typy palubních tříd, které se od sebe liší komfortem a službami, jenž jsou v dané třídě k dispozici. Využít lze tři základní palubní třídy od standardní turistické třídy – Travel Class, po třídu určenou pro náročnější klienty – Top Travel Class, kterou klienti ocení především při dálkových letech a do vzdálenějších destinací. Řada cestujících možná ocení také to, že všechny lety jsou nekuřácké.

[20] Společnost Travel Service není jen charterovou společností, ale od počátku roku 2004 provozuje také pravidelné linky, avšak pod obchodní značkou SmartWings. Jedná se o velmi úspěšnou leteckou společnost, která se soustřeďuje především na zákazníky. Nabízí

přesně to, co cestující potřebují, a to, přepravit je z místa na místo, rychle, bezpečně, spolehlivě a za výhodné ceny. V ceně letenek je dokonce zahrnuto občerstvení, s výjimkou některých letů. Společnost léta do řady různých destinací, například Paříž, Dubaj, Řím a jiné, a to nejen z Prahy, ale i Brna a Ostravy. Na všech letech je poskytována pouze ekonomická třída. Všichni cestující tak mají stejnou hodnotu a díky tomu lze vytvářet i nízké ceny.

Od června 2007 společnost Travel Service rozšířila dále své služby a začala provozovat privátní lety, tzv. aerotaxi, kategorie Business Jet. Pro své lety využívá moderní proudový letoun Cessna, model 680 Citation Sovereign. Ten je schopen přepravit 9 cestujících do různých oblastí. Nejčastěji se jedná o Blízký a Střední Východ, Afriku, Asii či pouze Evropu. Business Jet lety jsou oblíbené především díky časové nezávislosti, rychlosti a soukromí. Odbavení na letišti probíhá rychle a odděleně a na palubě je také zaručeno absolutní soukromí.

4.2.2 Letecké společnosti v zahraničí

Stejně jako u nás, i v zahraničí existuje většina leteckých společností, které poskytují nejen dopravu pravidelnou, ale také nepravidelnou, například v rámci svých dceřiných společností. Uvedu zde jednu leteckou společnost, která je velmi známá a řeší nepravidelnou dopravu právě tímto způsobem a další letecká společnost, jenž jsem si vybrala, se specializuje výhradně na dopravu nepravidelnou.

- **Lufthansa**

[21] Lufthansa je národní leteckou společností našeho západního souseda, tedy Německa. Patří mezi nejprestižnější a největší aerolinie na světě. Sídlem aerolinií je Kolín nad Rýnem. Další významné základny má na letišti ve Frankfurtu a Mnichově.

Historie Lufthansy sahá až do roku 1926. Pravidelné lety zahájila na jaře roku 1927, kdy byla otevřena linka Berlín – Praha – Vídeň. Po skončení druhé světové války však byla v roce 1945 společnost zrušena. Současná společnost Lufthansa byla založena v roce 1954. I když používá stejný název i motiv loga, jako předchozí společnost, nemá k ní žádný právní

vztah. Její historie se však nezřídka. V roce 1955 obnovila Lufthansa lety nad Německem a začala provozovat i mezinárodní lety.

Významným rokem se stal rok 1997, kdy společně s Air Canada, Scandinavian Airlines, Thai Airways a United Airlines založila společnost alianci Star Alliance. Ta zákazníkům nabízí dostupnost přepravy po celém světě a její plynulou návaznost. Zajímavostí také je, že v roce 2003 společnost otevřela na Mnichovském letišti Terminál 2, který se tak stal jedním z prvních terminálů v Evropě, částečně vlastněný leteckou společností.

Společnost Lufthansa působí v České republice již 46 let. Začínala u nás linkou Frankfurt – Praha – Frankfurt v roce 1966. Nyní sídlí přímo na pražském letišti v Ruzyni. Společnost má řadu dceřiných společností, které se zabývají určitými činnostmi. Například se jedná o Lufthansa Cargo – zabývá se logistikou letecké přepravy, Lufthansa Technik – zabývá se leteckým personálem, Lufthansa Regional – skupina menších regionálních přepravců a mnoho dalších. Důležitá je pro nás dceřiná společnost Condor, která provozuje charterovou dopravu a Lufthansa z ní vlastní téměř 25 %.

- **Condor**

[26] Condor je také německá letecká společnost, založena v roce 1955. Jejím hlavním sídlem je mezinárodní letiště ve Frankfurtu a další základnu má na letišti v Mnichově. Společnost zajišťuje lety na dlouhé i krátké vzdálenosti a to do destinací u Středozevního moře, v Asii, Africe, Severní Americe a další. Na své lety využívá Boeingy a Airbusy. Cestující si mohou vybrat ze tří základních palubních tříd jako Comfort Class, Premium Class a Economy Class, kde jsou poskytovány určité služby. Díky velkému množství odbavených cestujících patří letecká společnost Condor mezi vedoucí turistické aerolinky na světě. Od roku 2002 vlastní část této letecké společnosti také cestovní kancelář Thomas Cook a občas jsou tyto aerolinie nazývány jako nízkonákladový přepravce.

- **Thomas Cook Airlines**

[27] [28] Thomas Cook Airlines je letecký dopravce zabývající se výhradně charterovou dopravou. Jedná se o britskou leteckou společnost mající základnu v Manchesteru v Anglii. Další menší základny má na letištích například v Belfastu, Birminghamu, Bristolu, Newcastleu a v dalších.

Společnost byla založena 30. března 2008, kdy se sloučily společnost Thomas Cook Airlines UK a MyTravel Airways. Přesto, že společnost na trhu nepůsobí zase tak dlouho, už teď je považována za jednu z největších leteckých společností ve Velké Británii. Je to především díky tomu, že i když první komerční lety provedla až v letní sezóně roku 2008, tak do konce tohoto roku přepravila přes osm milionů cestujících. Na svých letech používají letadla typu Boeing a Airbus.

Za leteckou společností stojí stejnojmenná cestovní kancelář, takže většina přepravovaných zákazníků je právě od této cestovní kanceláře. Létají do destinací ve Středozeří, Africe, Asii, Severní Americe i Karibiku.

V zahraničí by se dala vyjmenovat celá řada leteckých společností zabývajících se nejen charterovou, ale zároveň i pravidelnou dopravou. Mou snahou však bylo přiblížit vybrané letecké společnosti, které jsou více známé.

5 Analýza provozu na regionálních letištích v České republice

5.1 Vývoj provozu na jednotlivých regionálních letištích v České republice

Následující kapitola bude pojednávat o našich, již dříve zmíněných regionálních letištích. Pokusím se zde popsat provoz na jednotlivých letištích, tak jak se během let vyvíjel a co jej ovlivňovalo. Dále mou snahou bude provést shrnutí vývoje každého letiště a provést i určité celkové porovnání těchto letišť.

5.1.1 Letiště Ostrava-Mošnov

Jak už bylo řečeno dříve, pyšní se letiště Ostrava - Mošnov tím, že patří nejen k mezinárodním letištím, ale je také největším regionálním letištěm v České republice, s pravidelným vnitrostátním i mezinárodním provozem. Vzhledem k jeho dostatečně dlouhé a široké vzletové a přistávací dráze, je letiště schopné odbavit téměř všechny typy letadel. Díky své technické vybavenosti umí přijímat letadla během celého roku, za jakýchkoli meteorologických podmínek.

Následující tabulka 5.1 ukazuje vývoj provozu v jednotlivých letech. Lze z ní vyčíst, jak se vyvíjela nejen pravidelná, ale také nepravidelná – charterová doprava a jaký byl celkový počet přepravených cestujících.

Rok	Doprava		
	Pravidelná	Nepravidelná	Celkem
2001	56 650	67 533	124 183
2002	52 984	99 396	152 380
2003	58 893	138 546	197 439
2004	72 101	144 158	216 259
2005	96 748	169 116	265 864
2006	108 751	191 985	300 736
2007	111 537	220 729	332 266
2008	113 687	240 050	353 737
2009	88 101	219 029	307 130
2010	79 218	200 755	279 973

Tab. 5.1 – Počet přepravených cestujících na letišti Ostrava- Mošnov[30]

V popisu vývoje se nebudu zabývat provozem od samého začátku, ale budu se soustředit na provoz více aktuální, tedy zhruba 10 let zpět. Když začneme rokem 2001, je viditelné, že nepravidelná doprava převyšuje dopravu pravidelnou. Rozdíl není až tak výrazný, ale je zřejmý. Jedná se o necelých 11 tisíc cestujících více. Celkový počet cestujících v tomto roce byl 124 183 a jednalo se o 7,6% nárůst oproti roku předešlému, kdy počet činil 115 363 přepravených cestujících.

Rok 2002 je pro letiště rokem lepším než ten předchozí. Nepravidelná doprava má opět navrch před pravidelnou dopravou a to skoro o 50 tisíc cestujících. Je to tím, že nejen stoupl počet cestujících u nepravidelné dopravy, ale zároveň klesl počet cestujících u dopravy pravidelné oproti roku 2001. Celkový nárůst dopravy je téměř o 23 % větší při srovnání s rokem předchozím.

V roce 2003 došlo opět k nárůstu celkové dopravy a to zhruba o 45 tisíc. Nejvíce se na tom podílela nepravidelná doprava, kde počet cestujících stoupl o necelých 40 tisíc,

ale zásluhu měla i pravidelná doprava s nárůstem o téměř 6 tisíc cestujících. Díky tomu, celkový provoz dosáhl téměř 200 tisíc cestujících za daný rok.

Pro rok 2004 je potřebné poznamenat, že byl pro letiště rokem jedinečným. V polovině roku letiště přešlo z majetku České správy letišť do vlastnictví Moravskoslezského kraje. Za zmínku u toho stojí hlavně to, že i když se jednalo o velmi náročný administrativní proces, nedošlo k žádnému negativnímu dopadu jak na provoz, tak ani na bezpečnost provozu. Letiště v tomto roce přepravilo 216 259 cestujících, jednalo se o 9,5% nárůst oproti roku předchozímu. Stoupl zde počet přepravených cestujících jak u pravidelné, tak i nepravidelné dopravy. Pravidelná doprava v tomto roce však zaznamenala větší nárůst než doprava nepravidelná. Díky zvýšení pravidelnosti letů bylo u pravidelné dopravy přepraveno o 13 208 cestujících více než v roce 2003. Nárůst u nepravidelné dopravy nebyl tak výrazný. Oproti roku 2003 bylo přepraveno o 5 612 cestujících více.

Rok 2005 byl také rokem růstovým. Celkově letiště přepravilo 265 864 cestujících a nárůst tak činil 22,9 %. V tomto roce byl téměř totožný nárůst u obou druhů doprav a to necelých 25 tisíc cestujících u pravidelné i nepravidelné dopravy. Pravidelnou i nepravidelnou dopravu nejvíce zajišťuje společnost ČSA. Na té nepravidelné se pak dále podílejí TRAVEL SERVICE, Nouvelair a další.

V roce 2006 se letiště dočkalo celkového počtu cestujících nad 300 tisíc, přesně tedy 300 736 cestujících. Totožný nárůst u obou druhů doprav se však neopakoval. Pravidelná doprava měla oproti nepravidelné dopravě jen poloviční nárůst a to o 12 003 cestujících více než v roce 2005 a u nepravidelné dopravy tento nárůst činil o 22 869 cestujících více. Pro pravidelnou dopravu je nejvýznamnější linka do Prahy, kterou provozuje společnost ČSA a dále také linka do Vídně provozovaná společností Job Air. Na nepravidelné dopravě se nejvíce podílely společnosti ČSA a TRAVEL SERVICE.

V roce 2007 pokračoval další růst odbavených cestujících, který překročil průměrné hodnoty letišť Evropské Unie. Celkový počet odbavených cestujících byl 332 266 a nárůst tak dosáhl 10 %. Přičemž celoevropský nárůst cestujících v roce 2007 byl jen 6,5 %. I přes tento pozitivní výsledek však letiště nedokázalo naplnit svůj podnikatelský plán, ve kterém plánovalo dosažení vyšších hodnot. U pravidelné dopravy opět převládala společnost ČSA

se svojí linkou do Prahy a také společnost Job Air s linkou do Vídně. Nárůst tady činil o 2 786 cestujících více než v roce předcházejícím. U nepravidelné dopravy mají hlavní roli společnosti ČSA a TRAVEL SERVICE a nárůst je o 28 744 cestujících více než v roce předcházejícím.

V roce 2008 tomu nebylo jinak, opět došlo k nárůstu odbavených cestujících, ale tento nárůst se týkal především nepravidelné dopravy. Tady došlo ke zvýšení počtu přepravených cestujících o 19 321, kdežto u pravidelné dopravy to bylo pouze o 2 150 cestujících více než v roce předchozím. Ovlivnila to hospodářská krize, která tento rok nastala a díky níž už během podzimu došlo k poklesu cestujících na pravidelných linkách. I přesto byl nárůst počtu odbavených cestujících o 6,6 % větší, letiště přepravilo 353 737 cestujících.

Rok 2009 byl stále poznamenáván celosvětovou hospodářskou krizí. Bylo to poprvé, co letiště zaznamenalo pokles provozu. Vedlo to samozřejmě i k nepříznivému hospodaření letiště. Celkový počet odbavených cestujících už nedosáhl tak líbivých čísel, jako v roce předchozím. Nyní tento počet činil 307 130 cestujících, tedy o 46 607 cestujících méně. V procentuálním vyjádření došlo k poklesu o 13 %. Více touto krizí byla poznamenána pravidelná doprava, kde došlo k poklesu o téměř 23 %, přepraveno tak bylo o 25 586 cestujících méně. Nepravidelná doprava dosáhla poklesu o necelých 9 %, přepraveno tak bylo o 21 021 cestujících méně. U této dopravy nebyl pokles tak velký, neboť velká část kapacity je zajištěna smluvně dopředu. V tomto roce došlo k pozastavení linky do Moskvy, kterou zajišťovala ruská společnost Polet. V září se opět otevřela linka do Mnichova, provozována společností Job Air – Central Connect Airlines. Během roku došlo k postupnému snižování počtu pohybů na lince do Prahy.

Rok 2010 nebyl tak ideálním rokem, jak by si letiště představovalo, ale bylo zde znát mírné zlepšení situace, týkající se provozu na letišti. Počet odbavených cestujících už nedosáhl té tří set tisícové hranice, ale zastavil se na hodnotě 279 973 cestujících. Pokles byl ale o něco menší než v roce předcházejícím, a to zhruba o 9 % oproti loňskému 13% poklesu. Tady větší pokles zaznamenala doprava nepravidelná, kde bylo přepraveno o 18 274 cestujících méně. U pravidelné dopravy se jednalo o 8 883 cestujících méně. V tomto roce neměla na leteckou dopravu vliv jen stále trvající celosvětová krize, ale také přírodní

podmínky. Jednalo se o erupci islandské sopky, ke které došlo během dubna a kvůli níž musela být letecká doprava přerušena.

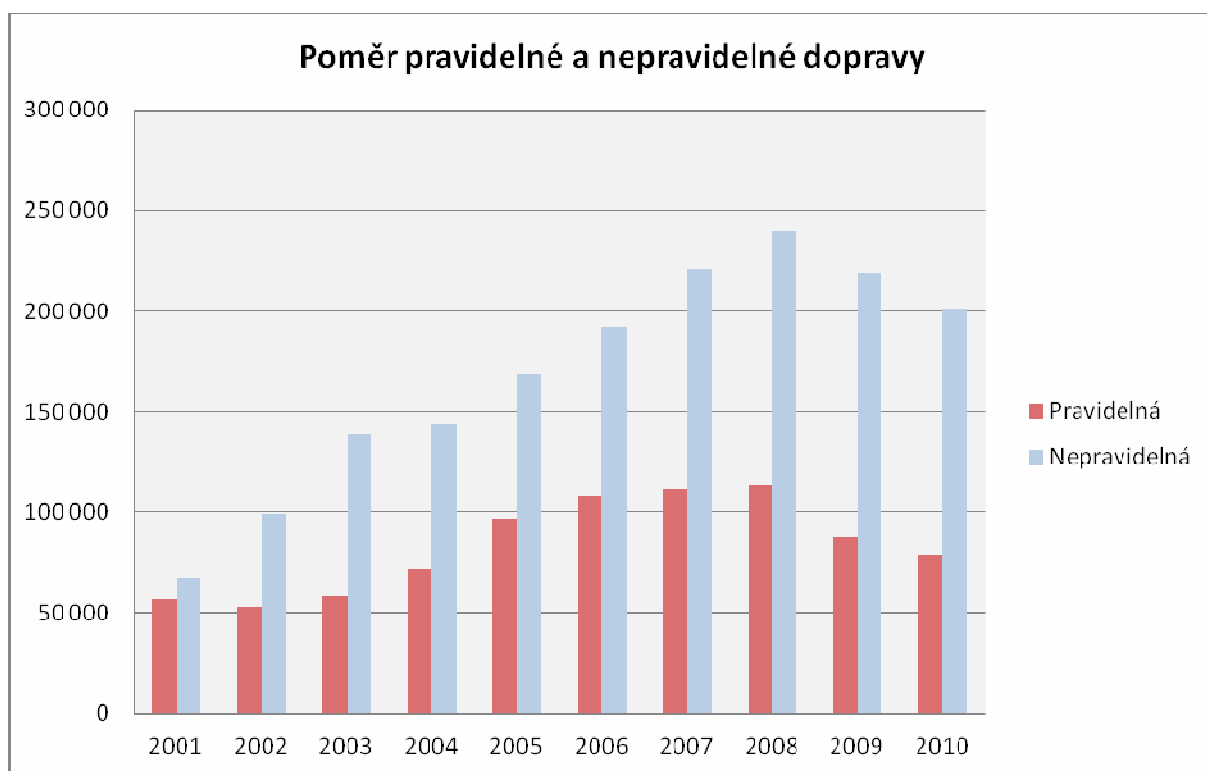
Celkové shrnutí provozu na letišti Ostrava-Mošnov

Doted' jsem se snažila popsat vývoj provozu na letišti v jednotlivých letech a nyní provedu celkové shrnutí daného vývoje. Podle předcházející tabulky lze jednoznačně říci, že od roku 2001 do roku 2008 počet cestujících na letišti každým rokem stoupal. Bylo to dáno zvyšující se poptávkou po letecké dopravě. Lidé prosazovali tento způsob dopravy především za účelem dovolené. Tudíž se ve velké míře využívala především doprava nepravidelná – charterová. U této dopravy se počet přepravených cestujících každým rokem zvyšoval. Nejvyšší nárůst byl zaznamenán v roce 2003, kdy nárůst představoval o téměř 40 tisíc přepravených cestujících více. V dalších letech už nárůst tak výrazný nebyl. Pravidelná doprava měla samozřejmě také své využití. Jejími uživateli byli především lidé letící za prací, či za rodinou. Tato doprava měla většinou také růstový charakter, ale je nutné poznamenat, že v roce 2002 tomu bylo naopak. Tady došlo k poklesu počtu přepravených cestujících a to dokonce o 3 666 cestujících. Nebyl to ale rok ztrátový, neboť zase stoupl počet přepravených cestujících u nepravidelné dopravy o 31 863 cestujících. Pro pravidelnou dopravu byl nejlepším rokem rok 2005, kdy se nárůst počtu přepravených cestujících téměř rovnal nárůstu počtu přepravených cestujících u nepravidelné dopravy a tento počet činil necelých 25 tisíc cestujících. Největší zásluhu na tom měla letecká společnost ČSA, která zajišťovala linku do Prahy. Pravidelná doprava nabízela i další linky jiných leteckých společností, např. do Vídně, Mnichova, atd.

Zlom u letecké dopravy nastal v roce 2008, respektive v roce 2009. V roce 2008 postihla celý svět hospodářská krize. Už ke konci tohoto roku zaznamenala letecká doprava pokles počtu cestujících u pravidelné dopravy, ale pokles nebyl ještě nikterak výrazný. Daleko více se projevil až v roce 2009. Lidé z důvodu této krize přestali leteckou dopravu v tak velké míře využívat. Pokles se nejvíce projevil u dopravy pravidelné, kdy bylo přepraveno o 25 586 cestujících méně. Nepravidelná doprava v porovnání s dopravou pravidelnou zaznamenala větší pokles až v roce 2010, kdy bylo přepraveno o 18 274 cestujících méně, kdežto u pravidelné dopravy to bylo o 8 883 cestujících méně. Nejhorší v tomto roce bylo, že se nejen svět ještě stále nevzpamatoval z hospodářské krize, ale také ho postihla přírodní

katastrofa v podobně islandské sopky, jejíž erupce v dubnu zastavila provoz letecké dopravy z důvodu uzavření vzdušného prostoru.

Z následujícího grafu 5.1, lze vyčíst, jak se jednotlivé druhy letecké dopravy vyvíjely. Nepravidelná doprava vždy převyšuje dopravu pravidelnou. I když v roce 2001 je převýšení nepatrné, v dalších letech už je zřejmé. Pro pravidelnou i nepravidelnou dopravu byl největším vrcholem rok 2008, před nástupem celosvětové hospodářské krize.



Graf 5.1 – Poměr pravidelné a nepravidelné dopravy letiště Ostrava – Mošnov [autorka]

5.1.2 Letiště Brno – Tuřany

Letiště Brno – Tuřany patří k dalšímu regionálnímu letišti České republiky, které má mezinárodní i vnitrostátní provoz a zajišťuje jak pravidelnou, tak i nepravidelnou dopravu. Letiště nemá tak dlouhou vzletovou a přistávací dráhu jako letiště Ostrava – Mošnov, ale i tak zajišťuje bezpečný a plynulý provoz řadě letadel. Jeho technická vybavenost mu umožňuje přijímat letadla během celého roku i za zhoršených meteorologických podmínek.

Letiště Brno – Tuřany nezpracovává své výroční zprávy klasicky za leden až prosinec daného roku, ale jeho období pro zpracování je od 1. května daného roku do 30. dubna roku dalšího. Proto i následující tabulka 5.2, ukazuje vývoj provozu za jednotlivá období. Je rozdělena, jak na vývoj počtu přepravených cestujících u pravidelné i nepravidelné dopravy, tak i na celkový počet přepravených cestujících.

Rok	Doprava		
	Pravidelná	Nepravidelná	Celkem
2002/2003	4 708	166 652	171 360
2003/2004	1 090	163 983	165 073
2004/2005	10 085	177 107	187 192
2005/2006	123 640	225 250	348 890
2006/2007	155 728	238 633	394 361
2007/2008	188 409	249 911	438 320
2008/2009	202 993	286 303	489 296
2009/2010	153 778	271 986	425 764

Tab. 5.2 – Počet přepravených cestujících na letišti Brno – Tuřany [29]

V dřívějších letech mělo letiště Brno – Tuřany klasické výroční zprávy týkající se daného roku. Až v roce 2002 přešlo na výroční zprávy týkající se určitého období. Proto budu vývoj popisovat až od roku 2002, což je dostatečně aktuální.

V období roku 2002/2003 byl celkový počet přepravených cestujících 171 360. Na tomto počtu se výrazně podílela doprava nepravidelná, která měla 166 652 přepravených cestujících. Hluboko pod tímto číslem se nacházela doprava pravidelná, která poskytla přepravu pouze 4 708 cestujícím. S nepravidelnou dopravou je to nesrovnatelné.

Období roku 2003/2004 je obdobím úpadku. Oproti předcházejícímu období zde počet přepravených cestujících klesl o 6 287 cestujících. Pokles se projevil u pravidelné i nepravidelné dopravy, ale u pravidelné dopravy byl o něco vyšší. Zde klesl počet

o 3 618 cestujících a přepraveno tak bylo pouhých 1 090 cestujících. Takhle nízké je toto číslo zejména proto, že pravidelná doprava nebyla v tomto období nijak zvláště provozována. Vedla se intenzivní jednání s leteckými společnostmi, jejichž cílem bylo zajistit pravidelnou dopravu z tohoto letiště.

V období roku 2004/2005 došlo k vzestupu. Celkem bylo přepraveno 187 192 cestujících. Jednalo se tedy o nárůst, jenž činil 13,4 %. U nepravidelné dopravy se počet přepravených cestujících zvýšil o 13 124 cestujících. Podstatný nárůst nastal u pravidelné dopravy, kde počet cestujících stoupl na 10 085. Bylo to o 8 995 cestujících více než v období předcházejícím. Příčinou, jenž vedla k takovému nárůstu, bylo zavedení pravidelné linky Brno - Londýn/Stansted. Tuto linku provozuje irská společnost Ryanair.

Období roku 2005/2006 patřilo k obdobím pokračujícího vzestupu, co se týče osobní přepravy. Tento vzestup byl velmi výrazný. Celkový počet přepravených cestujících činil 348 890 cestujících. Jednalo se o 161 698 cestujících více než v přecházejícím období. V procentuálním vyjádření došlo k překvapivému nárůstu přepravených cestujících o 86 %. V nepravidelné dopravě nebyl nárůst tak výrazný jako v dopravě pravidelné, ale oproti předcházejícímu období stoupl tento počet o 48 143 cestujících. Došlo totiž k využití více letišť v turistických destinacích. Pravidelná doprava zažila enormní nárůst. Z minulého období, kdy počet přepravených cestujících byl 10 085, stoupl v tomto období počet o mimořádných 113 555 cestujících a celkový počet v tomto období tak byl 123 640 cestujících. Hlavní příčinou se stala stabilizace provozu linky do Londýna/Stansted společností Ryanair, která v tomto období přepravila rekordních 111 927 cestujících. Další podíl na tom mělo v listopadu otevření nové linky do Mnichova společností Cirrus Airlines a také obnovení pravidelného spojení s Prahou společností ČSA.

Vzestup pokračoval i v následujícím období, tedy roku 2006/2007. Celkově bylo přepraveno 394 361 cestujících. Nárůst tak činil 13 % ve srovnání s předchozím obdobím. Nepravidelná doprava zaznamenala menší nárůst ve srovnání s pravidelnou dopravou. Nárůst nepravidelné dopravy tak byl 6 %, což představovalo navýšení o 13 383 cestujících. Za to u pravidelné dopravy tento nárůst činil o 20 % více, tedy 26 % a jednalo se tak o 32 088 přepravených cestujících více. Důvodem nebylo vytvoření dalších pravidelných linek, naopak došlo k uzavření linky do Mnichova společností Cirrus Airlines z důvodu malého využití

nabízené sedačkové kapacity. Hlavním důvodem bylo dosažení většího využití nabízené sedačkové kapacity u ostatních pravidelných linek.

Ani v dalším období roku 2007/2008 tomu nebylo jinak a opět se jednalo o období vzestupu. Celkový počet přepravených cestujících byl 438 320 cestujících. Oproti předchozímu období se jednalo o 11% nárůst. I v tomto období převyšovala pravidelná doprava dopravu nepravidelnou. Nepravidelná doprava zaznamenala o 11 278 cestujících více než v období minulém. U pravidelné dopravy byla zavedena nová linka do Moskvy, provozována ruskou leteckou společností Atlant Soyuz Airlines ve spolupráci s českou nízkonákladovou společností Smart Wings. K tomu irská letecká společnost Ryanair zavedla novou pravidelnou linku do Barcelony. Tímto se u pravidelné dopravy zvedl počet přepravených cestujících o 32 681 cestujících.

V období roku 2008/2009 letiště opět dosáhlo vzestupu v celkovém počtu přepravených cestujících. Přepravili celkem 489 296 cestujících. Nárůst tak představoval 11,6 %. V tomto období se více projevila doprava nepravidelná, kde se přepravilo o 36 392 cestujících více než v období předcházejícím. U pravidelné dopravy bylo přepraveno jen o 14 584 cestujících více. I tak se jednalo o 7,7% nárůst a u nepravidelné dopravy nárůst činil 14,6 %.

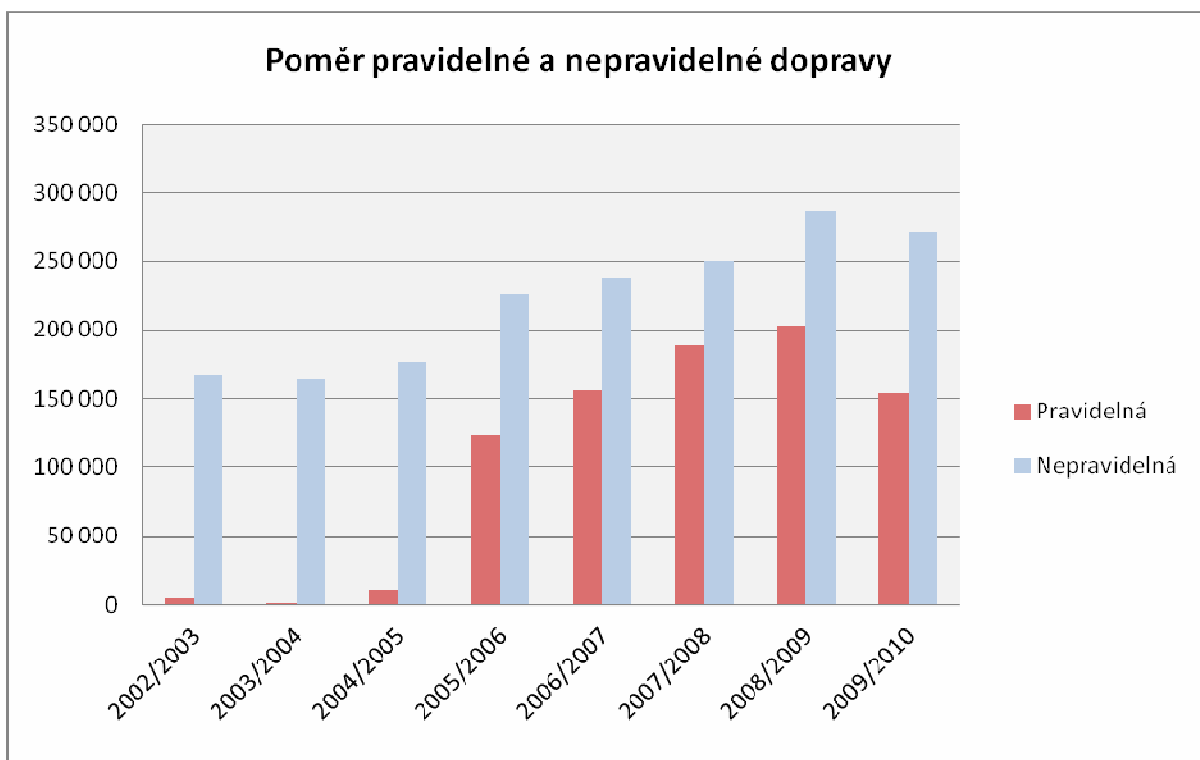
Období roku 2009/2010 už pro letiště tak příznivé nebylo. Jednalo se o období, kdy celý svět zasáhla hospodářská krize, což se muselo projevit i v provozu letiště Brno – Tuřany. Celkový pokles dosáhl 13 %, přepraveno tak bylo o 63 532 cestujících méně než v minulém období. Ani tak se ale celkový počet cestujících nedostal pod čtyř set tisícovou hranici, výsledný počet byl tedy 425 764 cestujících. Nepravidelná doprava zase tak výrazný pokles nezaznamenala, neboť kapacita letadla je smluvně zajištěna již dříve. Tady se větší pokles očekává s určitým zpožděním. U této dopravy bylo přepraveno 271 986 cestujících, tedy o 14 317 méně a pokles tak činil 5 %. U pravidelné dopravy byla situace daleko horší. I když se nadále rozvíjela pravidelná linka do Moskvy, která trvale vykazovala nárůst počtu cestujících, nemohla pravidelnou dopravu zachránit. Další linky totiž snížily počty letů během týdne. Jednalo se o linku Londýn/Stansted irské letecké společnosti Ryanair a linku do Prahy provozovanou společností ČSA. Došlo tak k poklesu o celých 24 %, což představovalo snížení počtu cestujících o 49 215 a celkový počet činil 153 778 cestujících.

Celkové shrnutí provozu na letišti Brno – Tuřany

Během vývoje, který jsem u letiště Brno – Tuřany popisovala, se vyskytly dvě období, ve kterých letiště zaznamenalo pokles provozu. V ostatních obdobích jejich provoz vzrůstal. Prvním z období poklesu, bylo období roku 2003/2004. U pravidelné dopravy nastal pokles především z toho důvodu, že nebyla téměř provozována. Vedly se jednání s leteckými společnostmi o zahájení provozu určitých pravidelných linek. Druhým obdobím poklesu bylo období roku 2009/2010, kdy se projevila celosvětová hospodářská krize. Celkový pokles měl 13 %. Přepraveno tak bylo o téměř 64 tisíc cestujících méně. Největší pokles opět pocítila především doprava pravidelná. Že se krize podepsala nejvíce právě na ní, je zejména proto, že tady cestující rychle reagují na současnou situaci. Mají strach zbytečně utrácet za takový komfort jako je cesta letadlem apod. Na rozdíl od toho, je u nepravidelné dopravy sedačková kapacita zajištěna dopředu. Tudíž tady dojde k poklesu s určitým zpožděním. Pravidelná doprava tak utrpěla pokles o 24 %, kdežto nepravidelná doprava o pouhých 5 %.

Co se týče období vzestupu, patří k nejvýraznějším, období roku 2005/2006. Jedná se o období, které je vrcholem pravidelné i nepravidelné dopravy. Tehdy nárůst dosáhl 86 % oproti předchozímu období. Nejvyšší podíl na tom měla doprava pravidelná. Kdy díky stabilizaci linky Londýn/Stansted, otevření nové linky do Mnichova a obnovení linky do Prahy bylo přepraveno o 113 555 cestujících více. Největší zásluhu na tom měla irská letecká společnost Ryanair provozující linku Londýn/Stansted, která přepravila 111 927 cestujících. Nepravidelná doprava v tomto období zažila také nejvyšší nárůst a to o 48 143 cestujících. Svou roli v tom sehrálo i využití více letišť v turistických destinacích.

Následující graf 5.2, nám znázorňuje vývoj počtu přepravených cestujících v jednotlivých obdobích. Můžeme si všimnout, že v období roku 2003/2004 nelze pravidelnou dopravu v grafu ani vidět, neboť číslo je velmi nízké. V tom stejném období má i nepravidelná doprava nejmenší počet cestujících. Nejlepším obdobím je období roku 2008/2009, kdy oba druhy letecké dopravy dosahují největšího počtu přepravených cestujících.



Graf 5.2 – Poměr pravidelné a nepravidelné dopravy letiště Brno – Tuřany [autorka]

5.1.3 Letiště Karlovy Vary – Olšová Vrata

Letiště Karlovy Vary – Olšová Vrata patří mezi regionální letiště s mezinárodním i vnitrostátním leteckým provozem. Vzhledem k délce a šířce vzletové a přistávací dráhy, která není vhodná pro velká letadla, zde přistávají především letadla typu Boeing 737 nebo Airbus A320. V budoucnu by se tato situace měla změnit, neboť se plánuje její rozšíření. Letiště je schopné přijímat letadla i za zhoršených meteorologických podmínek.

Vzhledem k relativně malé vzdálenosti letiště od letiště Praha - Ruzyně je zřejmé, že si většina cestujících vybere letiště v Praze, odkud může letět prakticky kamkoli. Proto je toto letiště využíváno především lidmi, kteří pro své zdraví chtějí využít lázeňské a relaxační služby, či se zde plánují podívat za kulturou a historií. Z toho důvodu má letiště malý provoz nepravidelné – charterové dopravy a více využívaná je doprava pravidelná, jak ukazuje tabulka 5.3.

Rok	Doprava		
	Pravidelná	Nepravidelná	Celkem
2001	18 225	3 182	21 407
2002	17 875	1 293	19 168
2003	24 361	1 444	25 805
2004	28 121	10 583	38 704
2005	32 430	4 883	37 313
2006	30 924	4 051	34 975
2007	43 078	21 563	64 641
2008	neuvedeno	neuvedeno	81 720
2009	neuvedeno	neuvedeno	68 369
2010	neuvedeno	neuvedeno	70 903

Tab. 5.3 – Počet přepravených cestujících na letišti Karlovy Vary – Olšová Vrata [31]

Pozn.: Jednotlivé počty u obou druhů doprav v letech 2008-2010 nejsou známy.

Letiště Karlovy Vary – Olšová Vrata nemá zdaleka tak výrazný provoz jako dvě předchozí regionální letiště. Tabulka 5.3, zřetelně ukazuje, že nepravidelná doprava silně pokulhává za dopravou pravidelnou. Již v roce 2001 bylo u pravidelné dopravy přepraveno 18 225 cestujících a jednalo se o 15 043 cestujících více, než u dopravy nepravidelné, kde se tento počet zastavil na 3 182 cestujících. Celkem však bylo přepraveno pouhých 21 407 cestujících.

V roce 2002 letiště zaznamenalo nepatrný pokles a to u obou druhů doprav. Pravidelná doprava měla sice jen o 350 cestujících méně, za to doprava nepravidelná o 1 889 cestujících méně. Příčinou byla nevyužitá linka do Tel Avivu, která v roce předchozím, držela nepravidelnou dopravu nad vodou. Celkový počet přepravených cestujících tak činil 19 168 cestujících.

Rok 2003 byl pro změnu zase rokem růstovým. Ani ne tak u dopravy nepravidelné, jako u dopravy pravidelné. Tady se přepravilo o 6 486 cestujících více. Celkový počet stoupl na 25 805 cestujících. Nárůst tak činil téměř 35 %.

Rok 2004 hlásí další nárůst. Celkem bylo na letišti přepraveno 38 704 cestujících. Jednalo se téměř o 13 tisíc cestujících více. Pravidelná doprava zaznamenala navýšení o 3 760 cestujících a to především díky zahraničním, respektive, ruským klientům. Pravidelná linka totiž po celou dobu létá jen do Ruska. Většího navýšení se konečně dočkala i doprava nepravidelná. Ta přepravila celkem 10 583 cestujících, což představovalo o 9 139 cestujících více. Zásahu na tom měly především linky Iraklion, Monastir a další.

Rok 2005 byl, co se celkového počtu přepravených cestujících týče, lehce ztrátový. Celkový počet činil 37 313 cestujících, což představovalo o necelých 1 200 přepravených cestujících méně. Zásahu na tomto poklesu měla doprava nepravidelná, kde z předešlého 10,5 tisícového počtu přepravených cestujících, klesl tento počet na 4 883 cestujících. Největší podíl na daném poklesu měla linka Iraklion, která kromě 6 cestujících, nebyla jinak vůbec využita. Na druhé straně, byl pro dopravu pravidelnou rok 2005, rokem vzrůstu. Tady se přepravilo o 4 309 cestujících více.

Rok 2006 byl opět rokem ztrátovým a dokonce o něco více, než v roce předcházejícím. V tomto roce zaznamenaly pokles oba dva druhy doprav. U dopravy pravidelné se jednalo o 1 506 přepravených cestujících méně a u dopravy nepravidelné o 832 přepravených cestujících méně. Důvodem byla nižší poptávka po letecké dopravě v tomto kraji.

Rok 2007 se při srovnání s rokem předchozím, projevil jako hodně zdařilý. Celkem bylo přepraveno 64 641 cestujících, což znamenalo o necelých 30 tisíc cestujících více. Největší zásluhu na tom měla doprava nepravidelná, která se dočkala enormního nárůstu. Ten činil o 17 512 cestujících více, než v roce předchozím a celkový počet tak představoval 21 563 cestujících. Otevřely se nové linky, například Rhodos či Antalya. I doprava pravidelná se dočkala velkého zvýšení. Tady na linkách do Ruska bylo přepraveno o 12 154 cestujících více a celkový počet se zastavil na počtu 43 078 přepravených cestujících.

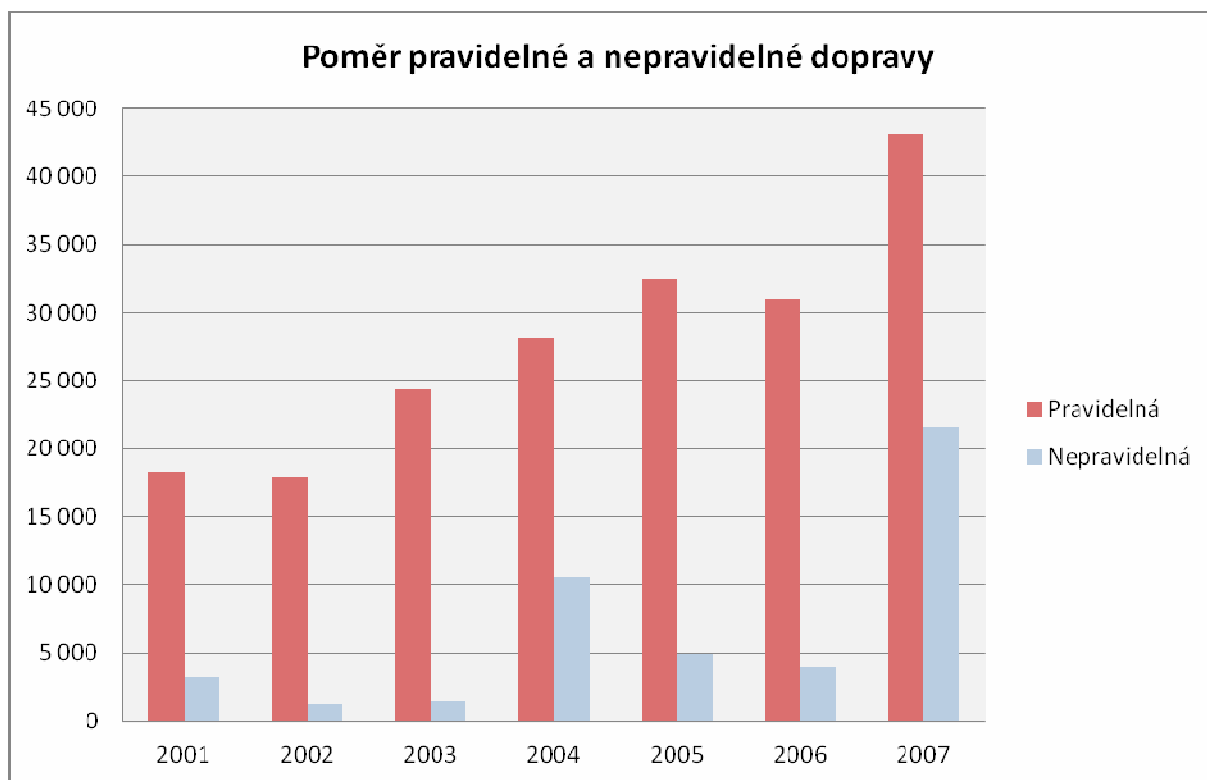
Pro roky 2008, 2009 a 2010 jsem nezískala přesné počty cestujících pro jednotlivé druhy doprav, ale z celkových počtů, můžeme zjistit, jak si letiště vedlo. Rok 2008, byl pro letiště velmi úspěšný. Celkem bylo přepraveno 81 720 cestujících, což oproti roku 2007, znamenalo navýšení o více, než 17 tisíc cestujících. Ani letiště Karlovy Vary – Olšová Vrata nebylo výjimkou a postihla ho v roce 2009 celosvětová hospodářská krize. Ta znamenala úbytek v počtu přepravených cestujících a to o 13 351 cestujících méně. Všeobecně došlo k poklesu poptávky po letecké dopravě. V roce 2010 se letecká doprava začíná vzpamatovávat a projevuje se to i u letiště Karlovy Vary – Olšová Vrata. Tady se celkový počet cestujících nepatrně zvedl, a to o 2 534 cestujících. To je pro letiště pozitivní zpráva.

Celkové shrnutí provozu na letišti Karlovy Vary – Olšová Vrata

U letiště Karlovy Vary – Olšová Vrata nemohu říci, že by měl provoz nejdříve růstový a po krizi, klesající charakter. Tady to bylo každým rokem jinak. Nejlepším rokem, co se celkového počtu přepravených cestujících týče, byl rok 2008, kdy se přepravilo přes 80 tisíc cestujících. Největšího nárůstu se však letiště dočkalo o rok dříve a to v roce 2007. Tady se přepravilo téměř o 30 tisíc cestujících více, než v roce 2006. Zásahu na tom měla především doprava nepravidelná i díky otevření nových linek a udržení stávajících linek.

Co se nepravidelné dopravy týče, byl pro ni do roku 2007, nejlepší právě tento poslední rok, jak už tady bylo řečeno. Tato doprava se dočkala enormního nárůstu. Ten činil o 17,5 tisíc cestujících více, než v roce předchozím. Naopak nejhorší pro nepravidelnou dopravu byl rok 2002, kdy se přepravilo pouhých 1 293 cestujících. Patřičný podíl na tom mělo zrušení linky do Tel Avivu. Z grafu 5.3, si lze všimnout, že nepravidelná doprava měla velmi kolísavý provoz.

Pro dopravu pravidelnou, byl do roku 2007, také nejlepší tento poslední rok. Celkem se přepravilo 43 078 cestujících, což bylo o 12 tisíc cestujících více, oproti roku 2006. Nejslabší se stal rok 2002. Tato doprava už tak kolísavý provoz neměla. Výjimku tvořil rok 2002 a 2006, kdy došlo k poklesu, ale v dalších letech provoz jen stoupal. Pravidelná linka cestujícím poskytovala lety do Ruska, konkrétně do Moskvy.



Graf 5.3 - Poměr pravidelné a nepravidelné dopravy letiště Karlovy Vary – Olšová Vrata
[autorka]

5.1.4 Letiště Pardubice

Letiště Pardubice je posledním větším regionálním letišťem, které má nejen civilní, ale i vojenský provoz. Civilní část letiště spadá pod společnost East Bohemian Airport a.s.. Díky betonové vzletové a přistávací dráze, která je dostatečně dlouhá, mohou na letišti přistávat i větší letadla.

Provoz zde oproti ostatním regionálním letištím není nijak výrazný, ale má svou zásluhu na celkovém leteckém provozu v naší republice. Následující tabulka 5.4, ukazuje počet cestujících v posledních šesti letech.

Rok	Doprava		
	Pravidelná	Nepravidelná	Celkem
2005	0	49 165	49 165
2006	0	71 655	71 655
2007	9 775	83 884	93 659
2008	19 826	67 037	86 863
2009	0	49 032	49 032
2010	15 458	46 844	62 302

Tab. 5.4 – Počet přepravených cestujících na letišti Pardubice [32]

Při popisování vývoje provozu ostatních letišť, jsem se zabývala vývojem zhruba již od roku 2001. U letiště Pardubice uvádím však jako první rok až rok 2005, protože provoz v dřívějších letech byl velmi nepatrný. V roce 2001 to dokonce bylo jen 1 814 přepravených cestujících.

V roce 2005 nebyla na letišti provozována žádná pravidelná doprava. Celkový provoz tak tvořila jen doprava nepravidelná, ve které bylo přepraveno téměř padesát tisíc cestujících. Pravidelná doprava v roce 2006 měla stejný osud jako v roce 2005, tedy žádný provoz. Počet cestujících u nepravidelné dopravy však stoupl dokonce o 22 490 cestujících. Jednalo se o nárůst, který představoval 45 %.

Rok 2007 se stal důležitým rokem pro dopravu pravidelnou. Došlo ke zřízení dvou pravidelných linek do Ruska a to konkrétně do Moskvy a Petrohradu. Tyto linky hned první rok přepravily 9 775 cestujících. Nepravidelná doprava zaznamenala další nárůst počtu cestujících, který ale nebyl tak výrazný jako v roce předcházejícím. Přepraveno bylo o 12 229 cestujících více, takže nárůst měl hodnotu 17 %.

Rok 2008 se pozitivně projevil jen u pravidelné dopravy. Ta přepravila o 10 051 cestujících více než v roce předchozím. Pravidelná doprava byla směřována opět pouze do Ruska. Nepravidelnou dopravu postihl pokles a to o 16 847 cestujících. Úbytek byl nejvýraznější u charterové dopravy do Ruska. Díky vzrůstu pravidelné dopravy, nebyl

celkový provoz poznamenán tak velkým poklesem. Celkový provoz představoval 86 863 přepravených cestujících, tedy o 6 796 přepravených cestujících méně než v roce 2007.

Rok 2009 by se dal srovnat s rokem 2005. Z důvodu celosvětové hospodářské krize, která se projevila již v roce 2008 a pokračovala i v tomto roce, došlo k přerušení pravidelných linek do Ruska, neboť na ruský trh cestovního ruchu měla tato krize velký dopad. I nepravidelná doprava byla téměř totožná s nepravidelnou dopravou v roce 2005. Krize omezila nabídku destinací v letní turistické sezóně a přepraveno bylo jen 49 032 cestujících. Oproti roku 2008 se přepravilo o 18 005 cestujících méně.

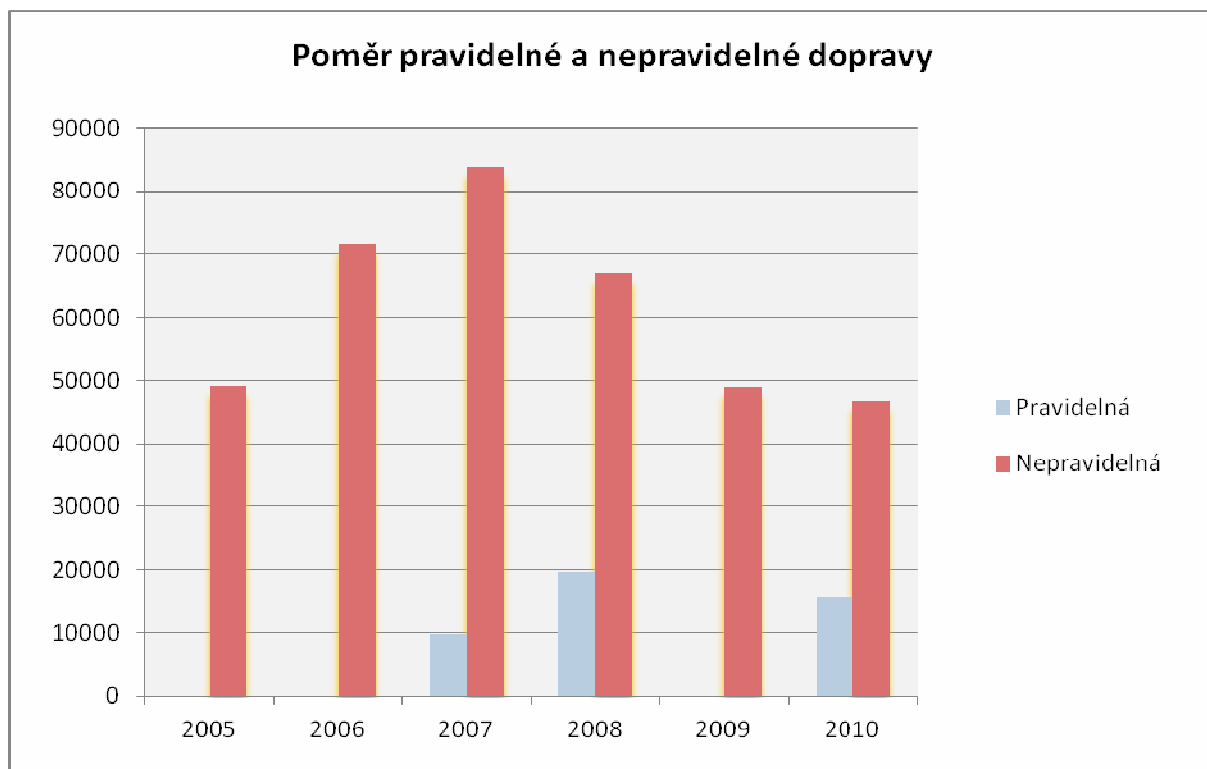
Rok 2010 už tak výrazně hospodářskou krizí ovlivněn nebyl. Došlo tady k určitému vzestupu a to především díky pravidelné dopravě, která opět otevřela linku do Moskvy. Na této lince se v roce 2010 přepravilo 15 458 cestujících. Charterová doprava bohužel poklesla, ale jen o 2 188 cestujících. Nabídka destinací zůstala omezená jako v roce předcházejícím. Díky malému poklesu charterové dopravy a výraznějšímu nárůstu pravidelné dopravy, vzrostl celkový provoz o 13 270 cestujících a celkový počet tak činil 62 302 cestujících.

Celkové shrnutí provozu na letišti Pardubice

Provoz na letišti Pardubice můžeme shrnout jako docela kolísavý. Když se jako první zaměříme na dopravu pravidelnou, lze si všimnout, že provoz byl každým rokem jiný. Od roku 2005 do roku 2010 nastaly tři roky, ve kterých nebyla pravidelná doprava vůbec provozována. V roce 2009 za to mohla hospodářská krize, která způsobila přerušení pravidelné linky do Moskvy. Vrcholným rokem pro pravidelnou dopravu se stal rok 2008, kdy se přepravilo 19 826 cestujících.

Nepravidelná doprava měla do roku 2007 stoupající charakter, kdy v roce 2007 dosáhla 83 884 přepravených cestujících. Tento rok byl pro ni nejlepší. Od roku 2008 už to s nepravidelnou dopravou šlo z kopce. K největšímu poklesu došlo v roce 2009, kdy na leteckou dopravu působila ještě celosvětová hospodářská krize a pokles byl o 18 005 cestujících méně. Z důvodu krize byla omezena nabídka létaných destinací.

Pro celkový provoz vyšel nejlépe rok 2007 s celkovým počtem 93 659 přepravených cestujících. Největší zásluhu na tom měla nepravidelná doprava s počtem 83 884 přepravených cestujících. Následující graf 5.4, ukazuje vývoj provozu na letišti v jednotlivých letech. Lze z něho zřetelně vyvodit, která doprava na letišti převažuje, a že doprava pravidelná je na tomto letišti relativně malá.



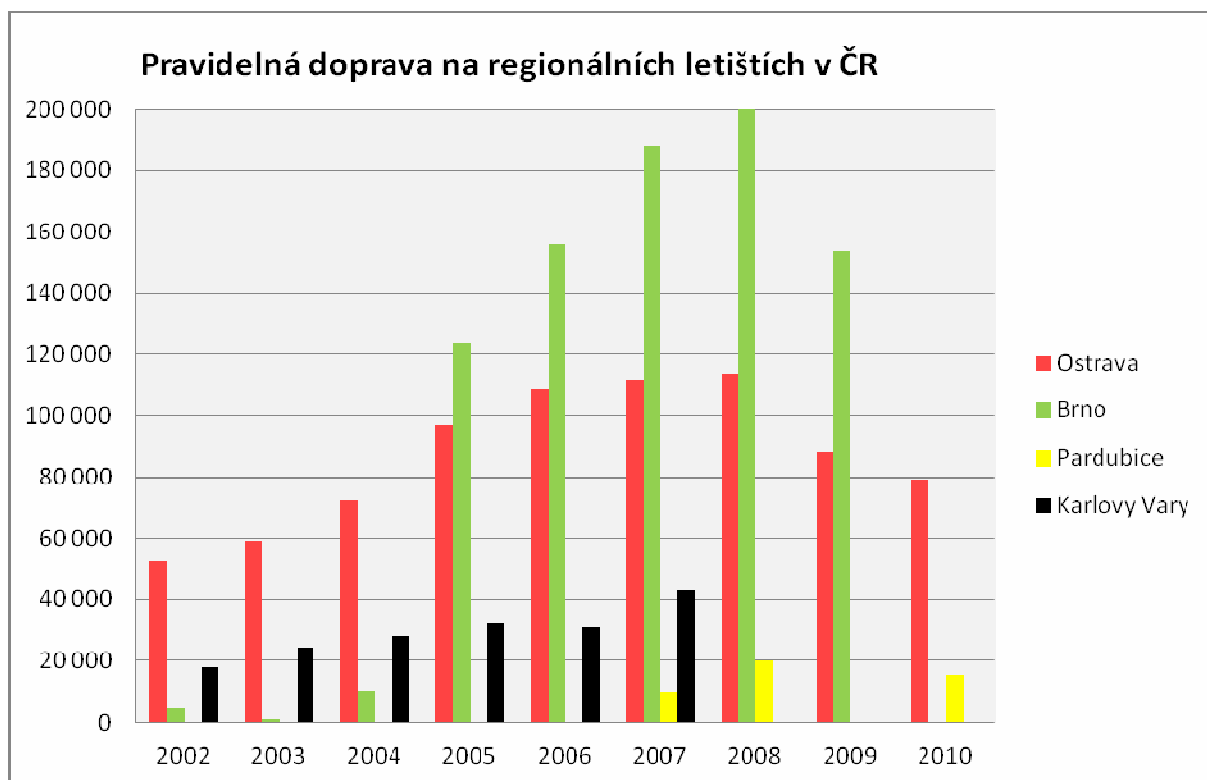
Graf 5.4 – Poměr pravidelné a nepravidelné dopravy letiště Pardubice [autorka]

5.2 Celkové shrnutí provozu na regionálních letištích v České republice

Předchozí kapitola pojednávala o podrobném popisu, týkající se provozu na regionálních letištích v České republice. Podrobný popis představoval vývoj pravidelné i nepravidelné dopravy v určitých letech tak, jak se skutečně u daných letišť vyvíjel. Každý si tak mohl vytvořit určitou představu o fungování jednotlivých regionálních letišť.

Tato kapitola se bude soustředit samostatně na počet přepravených cestujících u pravidelné, nepravidelné a celkové dopravy na všech letištích dohromady. Jedná se o celkové shrnutí a porovnání jednotlivých letišť u každého typu dopravy. Porovnání uvedu pouze v grafech, neboť přesné počty přepravených cestujících u pravidelné i nepravidelné dopravy a jejich celkový počet, je uveden v kapitole 5.1, v tabulkách, uvádějících tyto počty v jednotlivých letech u každého letiště.

První za zmínku, stojí vývoj provozu u pravidelné dopravy. Tento vývoj je znázorněn na následujícím grafu 5.5. Z grafu je patrné, že v prvních třech letech mělo u pravidelné dopravy hlavní slovo letiště Ostrava – Mošnov, i díky zvyšování počtu pravidelných letů. Od roku 2005 se to však změnilo. Hlavní postavení v oblasti pravidelné dopravy začalo mít letiště Brno – Tuřany a toto vedení si drží až do současnosti. Na letišti Pardubice a Karlovy Vary – Olšová Vrata se také vyvíjela doprava pravidelná, i když tady byl počet přepravených cestujících nepatrný, ve srovnání s dvěma předešlými letišti. Na letišti Pardubice se pravidelná doprava orientuje především na trh v Rusku. Lze si však všimnout, že na tomto letišti v roce 2009 nebyla pravidelná doprava po nástupu hospodářské krize vůbec provozována a to z toho důvodu, že krize měla zrovna na Rusko a jeho cestovní ruch velký dopad. Na letišti Karlovy Vary – Olšová Vrata se pravidelná doprava orientuje také na trh v Rusku. Z těchto dvou letišť je u dopravy pravidelné více využíváno letiště Karlovy Vary – Olšová Vrata. V grafu 5.5, jde dobře vidět, že se hospodářská krize podepsala na pravidelné dopravě u všech těchto letišť. Po roce 2008 mají výkony v grafu klesající charakter.



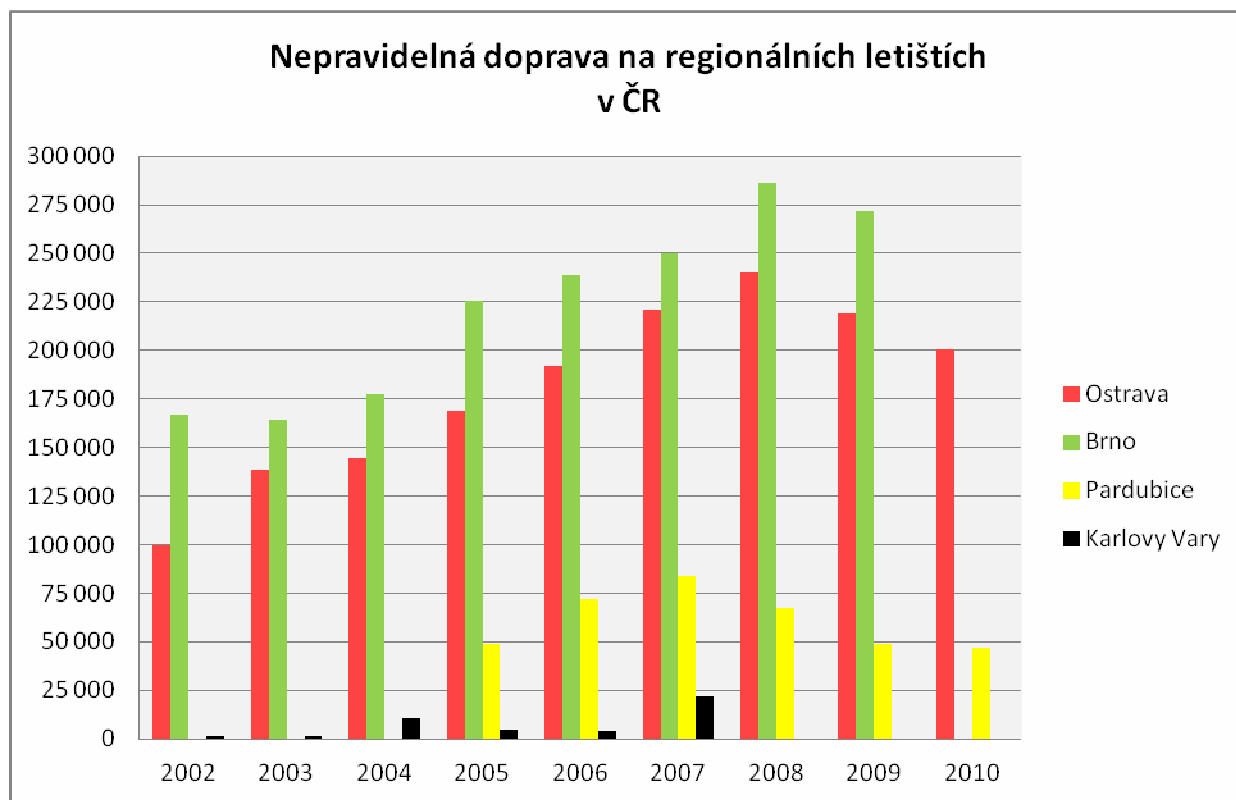
Graf 5.5 – Poměr pravidelné dopravy na regionálních letištích v ČR [autorka]

Pozn.: V grafu 5.5, není v roce 2010 uvedena u letiště Brno – Tuřany pravidelná doprava. Její počet při zpracování nebyl znám. Stejně tak, nebyly u letiště Pardubice známy počty přepravených cestujících v letech 2002-2004 a u letiště Karlovy Vary – Olšová Vrata zase v letech 2008-2010.

Co se týče nepravidelné dopravy, je její vývoj ukázán na grafu 5.6. Na první pohled je jasné, že nejvyšších výsledků dosahují letiště Brno – Tuřany a letiště Ostrava – Mošnov, přičemž letiště Brno – Tuřany si rok od roku drží vedoucí pozici. Jeho výsledky ukazují, že od roku 2005 přepravuje u nepravidelné dopravy více, jak 200 tisíc cestujících. S tím, že rok 2008, byl rokem maximálním, kdy letiště přepravilo téměř 290 tisíc cestujících. Tři set tisícová hranice nebyla daleko. Tento sen však překazila hospodářská krize. Letiště Ostrava – Mošnov také překročilo v počtu přepravených cestujících u nepravidelné dopravy hranici dvou set tisíc, ale na letiště Brno – Tuřany, to nestačilo. Letiště tuto hranici překročilo až v roce 2007 a pohybovalo se spíše těsně nad touto hranicí. Jeho nejlepší rok byl také rok 2008, ale v porovnání s letištěm Brno – Tuřany přepravilo ostravské letiště o necelých 50 tisíc cestujících méně. V dalším roce už bylo letiště poznamenáno hospodářskou krizí.

Hluboko pod výkony těchto letišť, svými výkony zaujímá místo také letiště Pardubice a ještě hlouběji i Karlovy Vary – Olšová Vrata. Počty přepravených cestujících na těchto letištích nelze srovnávat s počty na letišti v Brně a v Ostravě. Nedosahují totiž tak výrazných čísel. Na letišti Pardubice se počet přepravených cestujících pohybuje okolo 50 tisíc ročně. Pro letiště nebyl nejlepším rokem rok 2008, jako u dvou předchozích letišť, ale rok 2007, kdy letiště přepravilo více, jak 80 tisíc cestujících. Kromě klasických turistických destinací, se letiště soustřeďuje dokonce i na destinace do Ruska, což právě dělá letiště na pohled atraktivnější. Letiště Karlovy Vary – Olšová Vrata má nepravidelnou dopravu velmi nepatrnou. Letiště se soustřeďuje spíše na pravidelné linky, neboť k nepravidelné dopravě lidé využijí raději letiště Praha – Ruzyně, které je relativně blízko.

Kromě výkyvu letiště Brna – Tuřany, u něhož v roce 2003 počet přepravených cestujících nepatrně klesl, jde vidět, že křivka v grafu 5.6, každým rokem do roku 2008 stoupá u všech regionálních letišť. Výjimku tvoří letiště Karlovy Vary – Olšová Vrata, které má provoz kolísavý. Ani nepravidelné dopravě se hospodářská krize nevyhnula.



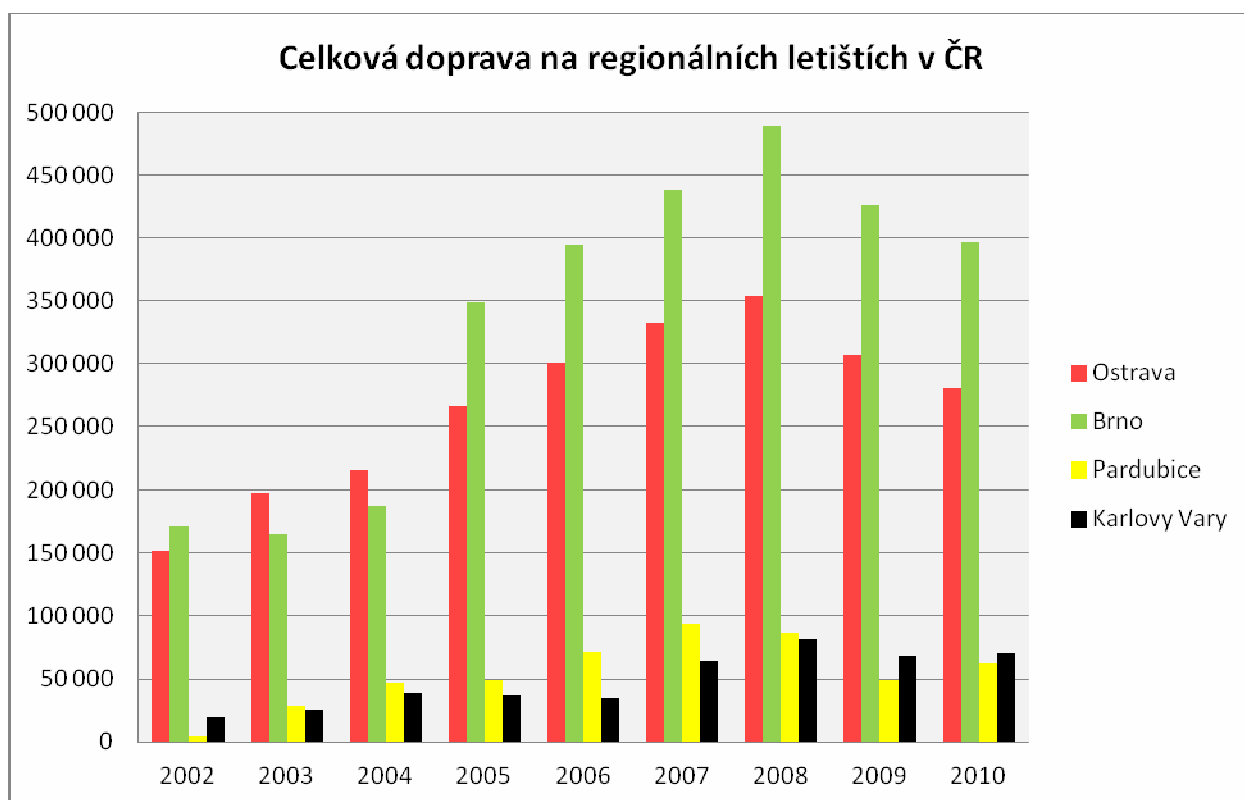
Graf 5.6 – Poměr nepravidelné dopravy na regionálních letištích v ČR [autorka]

Pozn.: V grafu 5.6, není v roce 2010 uvedena u letiště Brno – Tuřany pravidelná doprava. Její počet při zpracování nebyl znám. Stejně tak, nebyly u letiště Pardubice známy počty přepravených cestujících v letech 2002-2004 a u letiště Karlovy Vary – Olšová vrata zase v letech 2008-2010.

Z grafu 5.7, je patrné, že v České republice, co se týče regionálních letišť, vede v celkovém počtu přepravených cestujících letiště Brno - Tuřany. Z grafu však také vyplývá, že ne vždy ve srovnání s ostatními letišti, vykazovalo letiště nejlepší výsledky. Jasným příkladem tomu jsou roky 2003 a 2004, kdy lepší výsledky vykazovalo letiště Ostrava – Mošnov. Příčinou horších výsledků se s jistotou stala pravidelná doprava, která právě v těchto letech byla na letišti Brno – Tuřany velmi nevýrazná – téměř se neprovozovala. Avšak v roce 2005 došlo u této dopravy k enormnímu nárůstu a přepravilo se více jak sto tisíc cestujících. V dalších letech už k žádnému výraznému poklesu nedošlo.

V celkovém počtu přepravených cestujících si s výrazným náskokem drží druhé místo letiště Ostrava – Mošnov, které od roku 2004 přesáhlo hranici dvou set tisíc přepravených cestujících. Během dalších dvou let zvládlo překročit i hranici tří set tisíc cestujících. Na výsledky letiště Brno – Tuřany však nikdy nedosáhlo.

Další dvě naše regionální letiště, Pardubice a Karlovy Vary – Olšová Vrata již nemají tak výrazný provoz. Ani na jednom z těchto letišť nedošlo v posledních deseti letech k přepravení více, jak sto tisíc cestujících. Jejich výsledky týkající se celkového provozu jsou v jednotlivých letech docela porovnatelné. Nepatrně lepších výsledků dosahuje letiště Pardubice. To se soustřeďuje především na východ, tedy na Rusko a jeho trh. I když obě tyto letiště mají nevýrazný provoz, jsou pro Českou republiku významnými letišti. Zvyšují jednak atraktivitu a jednak cestovní ruch naší země.



Graf 5.7 – Poměr celkového počtu přepravených cestujících na regionálních letištích v ČR [autorka]

U všech letišť je provoz do roku 2008 růstový. Po příchodu celosvětové hospodářské krize je provoz zase naopak klesající. Od roku 2010 se letecká doprava začíná vzpamatovávat z této krize a počet přepravených cestujících opět narůstá. Bohužel tomu tak není u všech těchto letišť. Každý by čekal nárůst především na letišti Brno - Tuřany a Ostrava - Mošnov, ale překvapivě tomu tak není. Respektive, Brno nárůst zaznamenalo, avšak Ostrava nikoli. Tam dále docházelo k poklesu počtu cestujících. Zajímavostí tak je, že Ostrava nárůst

nezaznamenala, ale letiště Pardubice i Karlovy Vary ano. Letiště Pardubice dokonce přepravilo o více jak 13 tisíc cestujících více než v roce 2009.

Zajímavostí je, že do roku 2008 si vedlo letiště Pardubice o něco lépe, než letiště Karlovy Vary – Olšová Vrata, ale po nástupu hospodářské krize, na tom bylo lépe právě letiště Karlovy Vary – Olšová Vrata. Na to, proč tomu tak je, je odpověď jednoduchá. Provoz na letišti Pardubice se soustřeďuje především na trh v Rusku, který byl hospodářskou krizí velmi poznamenán. Proto se tady provoz vzpamatovává velmi pomalu. Ale letiště Karlovy Vary – Olšová Vrata nemá provoz orientovaný jen na ruský trh. Tady se nepravidelná doprava více soustřeďuje i na jiné destinace. Díky tomu má momentálně větší počet přepravených cestujících.

6 ZAHRANIČNÍ KONKURENCE

Po celkovém souhrnu a porovnání našich regionálních letišť, už víme, jak si naše jednotlivá letiště stojí na českém trhu. Teď se je pokusím porovnat ještě s určitou zahraniční konkurencí. Jako nejzajímavější se mi jeví porovnání s letištěm Katowice v Polsku. A to především díky tomu, že je výrazným konkurentem letiště Ostrava – Mošnov. Letiště se nachází asi 85 km od česko – polských hranic.

6.1 Letiště Katowice

HISTORIE

[11] Historie letiště sahá do roku 1944, kdy na polích kolem Pyrzovic začala německá Luftwaffe stavět polní letiště. Letiště bylo ze začátku tedy vojenského původu. Ke konci 2. světové války byly na letišti testovány bombardovací letadla. V letech 1945 – 1951 měla na letišti svoji základnu dokonce i Rudá armáda. Poté bylo letiště předáno Polské armádě. Za počátek civilního letectví na tomto letišti je považován den 6. října 1966, kdy z letiště vystartovalo první letadlo do Varšavy. Letadlo bylo polské letecké společnosti LOT.

Vzhledem k tomu, že se zde začal rozvíjet civilní letecký provoz, bylo potřebné provést i rozvoj civilní infrastruktury. V roce 1969 byl postaven pro cestující menší terminál, parkovací plocha pro letadla a pásy pro rolování letadel.

V roce 1990 došlo k útlumu, kdy 28. října 1990 odletělo z letiště poslední letadlo pravidelné linky. Tento útlum byl způsoben nestabilní politickou situací v Polsku, která byla spojená se změnou režimu. Záchranu přinesla v roce 1991 Hornoslezská letecká společnost A.S., která na letiště vrátila letecký provoz. V roce 1992 začala znova na letišti provozovat polská letecká společnost LOT, díky které se obnovilo letecké spojení s Varšavou. První zahraniční letecké spojení z tohoto letiště do Frankfurtu zahájila 27. března 1993 německá společnost Lufthansa, která měla přestávku 54 let.

Z důvodu obnovení leteckého provozu, začal další rozvoj civilní infrastruktury letiště. Během následujících let se tedy prováděly postupné úpravy, jako výstavba nových cargo hal, úprava provozních ploch, terminálu pro cestující a jiné. V roce 2004 byl nově otevřen

terminál pro cestující a to vedlo k možnosti navýšit počet odbavených cestujících až na 1,7 milionu cestujících ročně. V roce 2007 došlo k dalšímu navýšení až na 3,6 milionu odbavených cestujících ročně, díky novému terminálu B pro cestující.

Velký rozvoj ve využití letiště byl způsoben především vstupem Polska do Evropské unie a létáním nízkonákladových leteckých společností. Díky tomu všemu se letiště neustále rozvíjí. Čekají ho další úpravy na provozních plochách letiště a dokonce se připravuje stavba již třetího terminálu pro cestující.

SOUČASNOST

Letiště Katowice je mezinárodním regionálním letištěm a jeho správcem je Hornoslezská letecká společnost a.s.. Letiště má nepřetržitý provoz 24 h denně, 365 dní v roce. K dispozici je jedna vzletová a přistávací dráha, která je dlouhá 2 800 m a široká 60 m. Dále to je terminál, který je schopen zajistit odbavení až 3,6 milionu cestujících ročně a nesmíme opomenout ani obrovskou cargo základnu, ze které svou činnost provozuje 5 cargo leteckých dopravců, a ti zajišťují pravidelná letecká spojení.

6.1.1 Spádová oblast letiště Katowice

V porovnání se spádovými oblastmi našich letišť, které jsou uvedeny již dříve, je důležité konstatovat, že spádová oblast letiště Katowice v Pyrzovicích má podstatně větší hustotu zalidnění. Do vzdálenosti 120 minut od letiště žije zhruba 11 milionů obyvatel. Jedná se o polský region s největší hustotou obyvatelstva a dokonce patří k jednomu z nejvíce zalidněných a obydlených území v Evropě. Lze říci, že tento region je podstatně větší, než další regiony, které spadají do působnosti mnoha jiných evropských letišť.

Letiště Katowice má velký potenciál. Hlavními důvody, proč tomu tak je, jsou především ekonomické a hospodářské důvody. Z hospodářského pohledu se letiště nachází v regionu, jenž patří ve střední Evropě k nejbohatším a hospodářsky nejlépe rozvinutým. Stejně tak má výborně rozvinutý i průmysl včetně nových technologií a sídlí zde také velký počet logistických center. Region je tedy hodně navštěvovaný, neboť mnoho cestujících se zde potřebuje dostat z důvodu pracovních záležitostí.

Další výhody, které letiště má jsou i geografického původu. Letiště má mnohem lepší přírodní podmínky než mnoho jiných letišť, obydlená území se nacházejí ve větší vzdálenosti od letiště, takže obyvatelé nemusí ve velké míře trápit hluk. Velkou výhodou je dobré dopravní napojení a také blízkost českého, německého a slovenského trhu.

6.1.2 Dopravní napojení letiště Katowice

Letiště Katowice je bráno jako jedno z letišť s nejlepší dopravní dostupností v Polsku. Je možné na něho dojet klasicky osobním automobilem. V případě dojezdu osobním vozidlem mají cestující k dispozici 3 parkoviště. Parkoviště č. 1 je určené pro automobily i pro autobusy na kratší parkovací dobu přímo před terminálem letiště. Parkoviště č. 2 je opět určené pro automobily i pro autobusy. Doporučuje se zde parkovat v případě delšího parkování, alespoň po dobu 48 hodin. Obě tyto parkoviště nejsou hlídané. Parkoviště č. 3 je určené pro osobní automobily. Nachází se zhruba 200 m od hlavního terminálu a je hlídané. Zde se doporučuje parkovat vozidla v případě, že je na letišti cestující chtějí po dobu své nepřítomnosti nechat. Na letišti jsou k dispozici autopůjčovny i taxislužby.

Další možností jsou samozřejmě autobusy. Linek jezdících na letiště Katowice je docela hodně. Je možné využít jak autobusů městské hromadné dopravy, linkových autobusů, tak dokonce i speciální autobus, který jezdí pod názvem „Linka letiště“.

Letiště momentálně nemá přímé železniční napojení, ale do roku 2015 se předpokládá, že bude vybudována železniční trať, která propojí centrum hornoslezské aglomerace s letištěm. Do stejného roku se předpokládá i ukončení dálnice A4 východ – západ a dálnice A1 sever- jih. Křížení těchto dvou dálnic bude ve vzdálenosti 35 km od letiště.

6.1.3 Výkony letiště Katowice

I přesto, že je letiště Katowice stejně jako naše letiště, regionálního charakteru, přepravuje podstatně větší počet cestujících. Převážní výkony uvádí následující tabulka 6.1.

Rok	Doprava		
	Pravidelná	Nepravidelná	Celkem
2001	124 335	50 906	180 015
2002	131 899	66 716	202 267
2003	144 946	107 292	257 991
2004	465 655	149 758	622 612
2005	830 988	255 466	1 092 385
2006	1 129 895	294 625	1 458 411
2007	1 529 734	432 830	1 995 914
2008	1 804 638	601 953	2 426 942
2009	1 742 804	603 765	2 364 613
2010	1 693 512	693 880	2 403 253

Tab. 6.1 – Počet přepravených cestujících na letišti Katowice [11]

Už na pohled je zřejmé, že na tomto letišti měla veškerá doprava převážně růstový charakter. Každým rokem zde převyšovala doprava pravidelná nad dopravou nepravidelnou. V roce 2001 není přeprava cestujících nikterak výrazná. Třeba u charterové dopravy bylo přepraveno téměř o 17 tisíc cestujících méně než ve stejném roce na letišti Ostrava – Mošnov. Každým rokem však počet přepravených cestujících stoupal a to takovým způsobem, že již brzy letiště Katowice předběhlo všechna regionální letiště v České republice v počtu přepravených cestujících.

Pro pravidelnou dopravu se stal významný rok 2006, kdy počet přepravených cestujících překročil milionovou hranici. V dalších letech už počet cestujících pod tuto hodnotu nikdy neklesnul. Největšího nárůstu se pravidelná doprava dočkala v roce 2007, kdy bylo

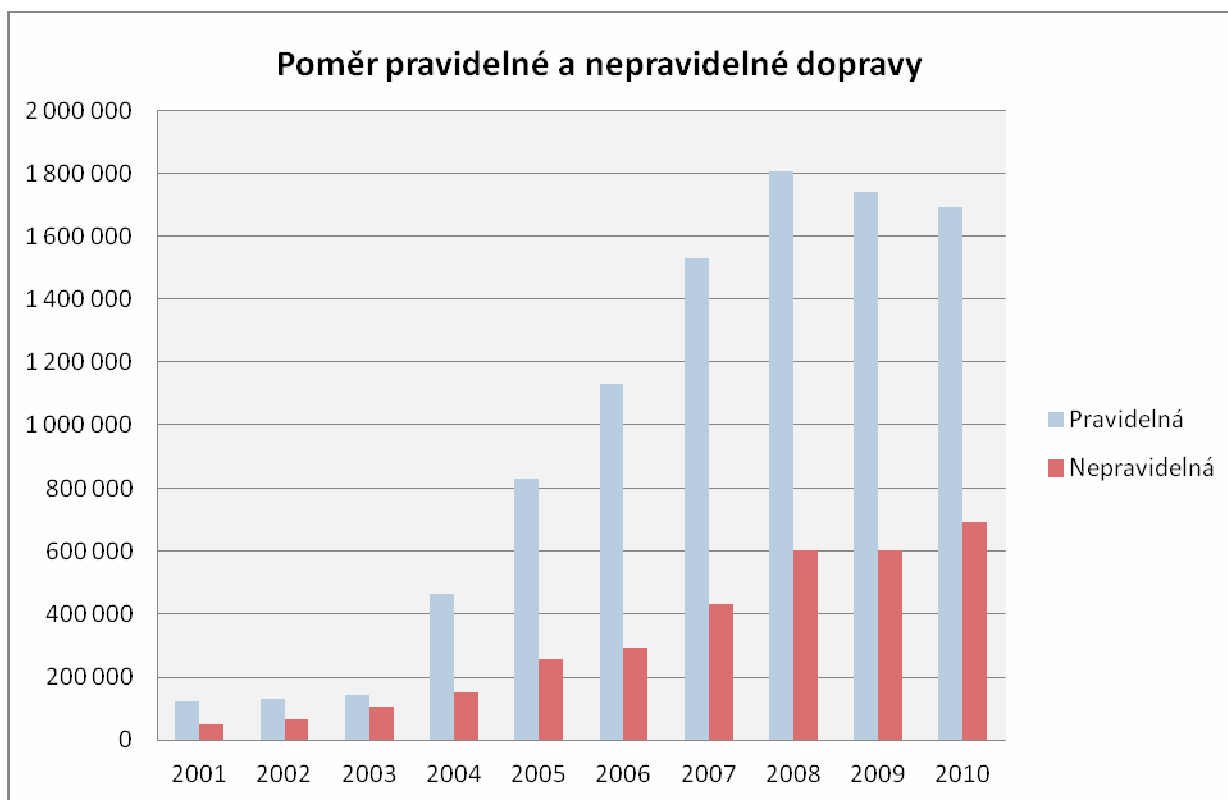
přepraveno téměř o 400 tisíc cestujících více než v roce předcházejícím. Pravidelná doprava zajišťuje lety na mnoho letišť v Evropě, nejvíce však na západ.

Pro nepravidelnou dopravu se vrcholným rokem stal rok 2008, který byl považován za začátek celosvětové hospodářské krize. Obecně se však tato krize v letecké dopravě objevila nejvíce až v roce 2009. Rok 2008 představoval pro nepravidelnou dopravu nárůst o necelých 170 tisíc přepravených cestujících. Celkový počet tak činil 601 953 přepravených cestujících. Charterová doprava nabízí cestujícím lety převážně do destinací v oblasti Středozemního moře či severní části Afriky.

Když v roce 2008 postihla celý svět hospodářská krize, počítalo se s tím, že bude zasažena i letecká doprava po celém světě. K velkému překvapení letiště Katowice žádný dramatický pokles nezaznamenalo. Nepatrný pokles lze vidět u dopravy pravidelné, kdy v roce 2009 klesl počet cestujících o necelých 62 tisíc a v roce 2010 poklesl počet o 50 tisíc cestujících. Nepravidelná doprava však žádný pokles nezaznamenala. Dokonce lze u ní zaznamenat nepatrný nárůst. Ten v roce 2009 představoval o 1 812 přepravených cestujících více než v roce 2008. V roce 2010 už bylo u nepravidelné dopravy přepraveno o 90 tisíc cestujících více. Mnohé z vás napadne otázka typu: Proč zrovna tady nebyla letecká doprava také tak zasažena? Důvod je jednoduchý. Polskou republiku hospodářská krize neovlivnila takovým způsobem jako všechny ostatní státy.

Vzhledem k tomu, že hospodářská krize leteckou dopravu na letišti Katowice nijak výrazně nepoznamenala, lze u tohoto letiště očekávat stálý růst v počtu přepravených cestujících ročně.

Následující graf 6.1, ukazuje poměr pravidelné a nepravidelné dopravy. Zřetelně lze vidět, jak výrazně na tomto letišti převažuje doprava pravidelná.



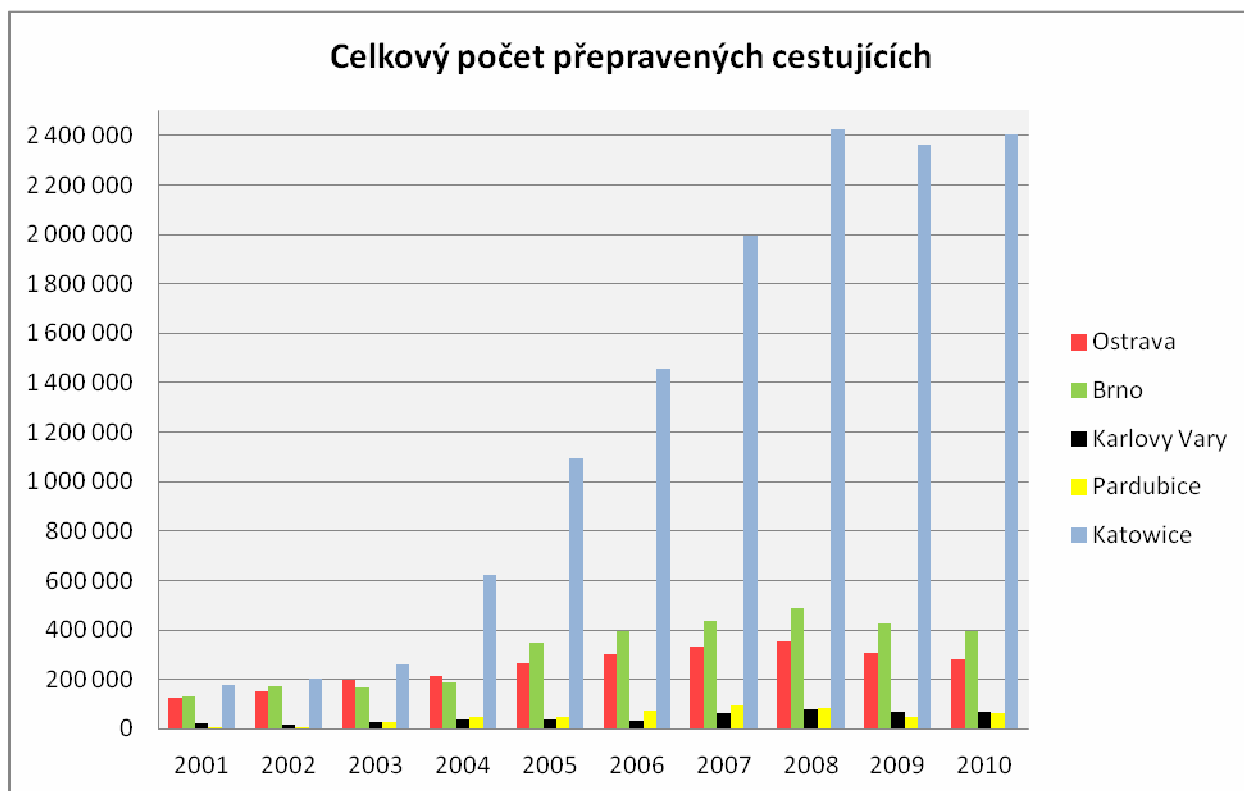
Graf 6.1 – Poměr pravidelné a nepravidelné dopravy letiště Katowice [autorka]

6.2 Souhrnné porovnání výkonů letišť

Současná kapitola představuje souhrnné porovnání výkonů všech regionálních letišť, kterými se v této práci zabývám. Graf 6.2 vyjadřuje celkový počet přepravených cestujících na daných letištích. Jde vidět opravdu zřetelný rozdíl na letištích v České republice a na letišti Katowice v Polsku. Nelze říci, že by tento rozdíl způsobila právě celosvětová hospodářská krize. Při pohledu na graf je zřejmé, že letiště v Katovicích dosahovalo tak výrazných výsledků již dávno před touto krizí, kdežto letiště u nás takové výsledky nevykazovala bohužel ani před krizí.

Je možné porovnat naše větší regionální letiště, tedy letiště Ostrava - Mošnov a letiště Brno - Tuřany s polským letištěm Katowice pouze do roku 2003. Tehdy byly výkony relativně vyrovnané, avšak v roce 2004 došlo k prudké změně v počtu přepravených cestujících na letišti Katowice. K naší smůle u nás k žádné takové výrazné pozitivní změně

nedošlo, ba naopak. Po roce 2008 začal počet přepravených cestujících díky hospodářské krizi klesat.



*Graf 6.2 – Poměr celkového počtu přepravených cestujících na regionálních letištích
[autorka]*

Nepatrnou radost začínají mít letiště již v roce 2010, kdy dochází k nepatrnému zvyšování poptávky po letecké dopravě. Všechna letiště, kromě letiště Ostrava – Mošnov, zaznamenala větší počet přepravených cestujících.

Rok 2011 přináší radost daleko větší. Bohužel opět ne všem letištím. Zatímco letiště Brno – Tuřany a letiště Katowice hlásí parádní nárůst, letiště Ostrava – Mošnov hlásí další pokles. Letiště Brno – Tuřany přepravilo celkově 557 tisíc cestujících, to je o 160 tisíc cestujících více, než v roce předcházejícím. Největšího nárůstu dosáhlo u dopravy pravidelné, a to díky tomu, že navýšilo nabídku letů na londýnská letiště Stansted a Luton a dále otevřelo nové linky do Říma, Bergama, Alicante a Eindhovenu. Tyto linky provozují nízkonákladoví dopravci, kteří měli velkou zásluhu také na rozvoji letiště Katowice v Polsku. To v roce 2011

přepravilo o 140 cestujících více, než v roce předcházejícím a hlásilo tak rekordních více, jak 2,5 milionu přepravených cestujících. Ani letiště Pardubice a Karlovy Vary – Olšová Vrata nehlásila žádné ztráty, naopak letiště Pardubice přepravilo o 500 cestujících více, než v roce 2010, a letiště Karlovy Vary – Olšová Vrata dokonce o více jak 28 tisíc cestujících více. Jediným ztrátovým letištěm, které od vypuknutí krize hlásí jenom pokles odbavených cestujících, je letiště Ostrava – Mošnov. Nejen v roce 2010, ale dokonce i v roce 2011, kdy už všechna letiště vykazovala lepší výsledky, hlásilo letiště o dalších 6 tisíc odbavených cestujících méně. Není to způsobeno jenom hospodářskou krizí, protože ostatní letiště se již dokázala vzpamatovat, ale problém nastal již o mnoho let dříve. A to tehdy, když se na letišti chtěli zabydlet nízkonákladoví dopravci a letiště je odmítlo. Ti se pak usídlili především právě na polském letišti Katowice a na letišti Brno – Tuřany. Tím se pro letiště Ostrava – Mošnov stala tyto dvě letiště velkou konkurencí.

7 ZHODNOCENÍ DOSAŽENÝCH CÍLŮ

Ve své diplomové práci jsem splnila cíle, které byly v diplomové práci zadány. Jednalo se o to, provést analýzu provozu na regionálních letištích České republiky.

Po seznámení s danými regionálními letišti u nás, jsem popsala vývoj pravidelné i nepravidelné dopravy na každém letišti jednotlivě. Dále následovalo důležité porovnání výkonů všech těchto letišť dohromady, nejen slovy, ale především grafy. Ty zřetelně ukázaly, jakých výkonů letiště dosahují, jaké je jejich fungování a co je ovlivňuje.

8 ZÁVĚR

V České republice je největším a zároveň nejvíce využívaným letištěm, letiště Praha – Ruzyně, které ročně přepraví daleko více cestujících než naše regionální letiště většího významu. Tato diplomová práce se však soustředila právě na regionální letiště většího významu v České republice, tedy na letiště Brno – Tuřany, Ostrava – Mošnov, Karlovy Vary – Olšová Vrata a Pardubice.

Hlavním cílem diplomové práce bylo provést analýzu současné situace na daných letištích a tím vytvořit jakýsi přehled o jejich současném fungování.

Nejdříve jsem v diplomové práci oprášila základní poznatky z historie letectví, na které pak navázal podrobný popis regionálních letišť České republiky. Ten byl doplněn, jak o spádové oblasti, tak i o dopravní napojení jednotlivých letišť. Další kapitola se soustřeďuje na charterové letecké společnosti nejen u nás, ale i v zahraničí. V této kapitole jsme si mohli všimnout, že většina leteckých společností se zabývá dopravou pravidelnou i nepravidelnou, například v rámci dceřiné společnosti. K nejvýznamnějším leteckým společnostem v České republice patří České aerolinie – ČSA a Travel Service. Obě v sobě zahrnují dopravu pravidelnou i nepravidelnou. Travel Service je největší leteckou charterovou společností u nás a stále se mu výborně daří. Zatímco s ČSA to jde významně z kopce. Vůbec nikdo netuší, jak to s ní bude dál.

Hlavní částí diplomové práce byla analýza současného stavu regionálních letišť a ta se skládala z více částí. Jako první jsem se snažila rozebrat jednotlivá letiště samostatně a provést popis jejich podrobného vývoje během několika posledních let, co se týče dopravy pravidelné, dopravy nepravidelné i dopravy celkové. Pro lepší orientaci, bylo každé letiště doplněno tabulkou s přehledným počtem přepravených cestujících v jednotlivých letech a grafem, který tento vývoj dokonale vyjadřuje. Díky tomuto podrobnému popisu již víme, jak se kterému letišti v daném roce dařilo, který rok byl pro danou dopravu nejlepší, který nejhorší, co bylo příčinou a další.

Další část analýzy vyjadřovala samostatné shrnutí jednotlivých typů doprav na všech letištích dohromady. Tato část byla opět doplněna grafy, které zřetelně ukazují vývoj dané dopravy na jednotlivých letištích. Ze všech grafů vyplývá, že nejlepších výsledků dosahuje letiště Brno – Tuřany, a to jak v pravidelné, tak i v nepravidelné dopravě. Druhým nejvíce využívaným letištěm, je letiště Ostrava – Mošnov.

Letiště Karlovy Vary – Olšová Vrata a Pardubice jsou docela porovnatelná letiště. Do roku 2008 vykazovalo letiště Pardubice lepších výsledků, než letiště Karlovy Vary – Olšová Vrata. K tomu mu značnou mírou přičítala i soustředěnost na trh v Rusku. Avšak po roce 2008, kdy svět postihla hospodářská krize, vykazovalo lepší výsledky letiště Karlovy Vary – Olšová Vrata. Jeho nevýhodou je blízká vzdálenost nejvýznamnějšího letiště Praha – Ruzyně.

To, že se letecká doprava neustále vyvíjí a je o ni stále větší zájem, dokazuje v grafech vývoj počtu přepravených cestujících v jednotlivých letech, který neustále narůstal. Úpadek v letecké dopravě nastal v roce 2008, respektive v roce 2009, kdy se projevil daleko více a to z důvodu celosvětové hospodářské krize. Tato krize poznamenala leteckou dopravu téměř na celém světě. V dnešní době, můžeme říci, že ta největší krize je snad za námi. Dokazuje to opět vyšší poptávka po letecké dopravě na celém světě. V České republice se poptávka nezvyšuje žádným rychlým způsobem, ale jistého nárůstu si lze povšimnout. Už v roce 2010 všechna regionální letiště, kromě letiště Ostrava – Mošnov zaznamenala určité zvýšení poptávky po letecké dopravě oproti roku 2009.

Ve srovnání se zahraničním letištěm Katowice, které je také regionálního charakteru, jsem došla k překvapivým závěrům. Toto polské letiště, které se nachází zhruba 85 km od česko – polských hranic, nemá mezi letišti v České republice žádnou konkurenci. Je opravdu na vysoké úrovni a jako jedno z mála letišť ho celosvětová hospodářská krize nijak významně nepoznamenala. Pokles poptávky v té době zaznamenalo letiště jen nepatrně. V roce 2010 se však už zase mohlo radovat a v roce 2011 hlásilo rekordních 2,5 milionu přepravených cestujících.

Po provedené analýze současného stavu všech letišť, si lze vytvořit určitou komplexní představu o jejich fungování. Letiště Katowice v Polsku lze s našimi největšími regionálními

letišti porovnat jen u nepravidelné dopravy a to do roku 2006, kdy je počet přepravených cestujících relativně vyrovnaný. Pak už má letiště Katowice zřetelnější náskok a ten má po celou dobu i u dopravy pravidelné. V České republice dosahuje nejlepších celkových výsledků z regionálních letišť, letiště Brno – Tuřany, které si už dlouhodobě drží vedoucí pozici.

I když se za letištěm Brno – Tuřany nachází letiště Ostrava – Mošnov, jako druhé letiště s největším celkovým počtem přepravených cestujících, není to s letištěm vůbec dobré. Až doteď se letiště nedokázalo vzpamatovat z hospodářské krize. A neustále hlásí pokles v počtu přepravených cestujících. Přitom je letiště považováno za jedno z největších regionálních letišť u nás, prošlo řadou úprav a leží na výhodné pozici v Moravskoslezském kraji. Dokonce v únoru 2012 došlo k prohlášení, že pravidelná linka z Ostravy do Vídně končí. Což je pro letiště Ostrava – Mošnov další velká ztráta. Ale už v březnu 2012 přichází další novinka, tentokrát pozitivní. Letecká společnost SmartWings, která spadá pod společnost Travel Service, zavede od letního letového řádu, 13 nových linek z Ostravy – Mošnov. Nejvýznamnější pravidelnou linkou se stane linka Ostrava – Paříž, ostatní linky budou směřovat především do Středomoří. Teď je důležité doufat, že se tyto linky udrží a že letiště Ostrava – Mošnov vytáhnou z dlouhodobého úpadku. Nezbývá než popřát hodně štěstí.

PODĚKOVÁNÍ

Děkuji vedoucímu své diplomové práce Ing. Davidu Schwarzovi, který mi pomáhal při zpracování této diplomové práce a poskytl mi potřebné materiály.

Dále bych ráda poděkovala své rodině, která mě během celého studia plně podporovala.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] KERNER, L., KULČÁK, L., SÝKORA, V.: *Provozní aspekty letišť*, vydavatelství ČVUT, 2003, 270 s., ISBN 80-01-02741-0
- [2] ŽIHLA, Z., a kol.: *Provozování podniků letecké dopravy a letišť*, vydavatelství CERM, 2010, 302 s., ISBN 978-80-7204-677-5
- [3] PRUŠA, J.: *Svět letecké dopravy*, vydavatelství Galileo CEE Service ČR, 2007, 315 s., ISBN 978 -80-239-9206-9
- [4] VOLNER, R., a kol.: *Flight Planning Management*, vydavatelství CERM, 2007, 630 s., ISBN 978-80-7204-496-2
- [5] STRIA, R., Historie a současnost letectví, <http://historieletectvi.xf.cz/index1.htm> (28. prosince 2011)
- [6] Předpis L14 – Letiště, 2009, LIS Praha
- [7] Letiště Ostrava – Mošnov, <http://www.airport-ostrava.cz/cz/> (12. ledna 2012)
- [8] Letiště Brno – Tuřany, <http://www.airport-brno.cz/> (12. ledna 2012)
- [9] Letiště Karlovy Vary, <http://www.airport-k-vary.cz/cs/> (15. ledna 2012)
- [10] Letiště Pardubice, <http://www.airport-pardubice.cz/> (1. února 2012)
- [11] Letiště Katowice, <http://www.katowice-airport.com/cs> (2. února 2012)
- [12] ŽERAVÍK, J. ČSA – minulost, současnost a snad i budoucnost, <http://www.aeroweb.cz/clanek.asp?ID=1978&kategorie=3> (18. února 2012)
- [13] BENEŠ, J., Horší, než jste mysleli: Současná situace u ČSA, <http://benes.blog.denik.cz/c/202770/Horsi-nez-jste-mysleli-soucasna-situace-u-CSA.html> (18. února 2012)
- [14] FIALA, M., Aktuální situace v Českých aeroliniích, <http://www.ceskatelevize.cz/porady/1142743803-reporteri-ct/211452801240049/> (18. února 2012)
- [15] MAURER, P., HALADOVÁ, H., Nejčerstvější zprávy o dění v ČSA, http://www.oopl.cz/index.php?page=article&action=show_news&id=nejcerstejsi-zpravy-o-deni-v-csa (18. února 2012)
- [16] České aerolinie, http://www.csa.cz/cs/portal/homepage/cz_homepage.htm (18. února 2012)
- [17] České aerolinie Holidays, http://www.czechairlines.com/cs/charter/cht_about/cht_history.htm (18. února 2012)

- [18] ŠVEC, M., Švícího letecké stránky, <http://svici.sweb.cz/> (20. února 2012)
- [19] Travel Service, <http://www.travelservice.aero/index.php> (20. února 2012)
- [20] SmartWings, <http://www.smartwings.net/home.php> (20. února 2012)
- [21] Lufthansa, <http://www.lufthansa.com/cz/en/Homepage> (21. února 2012)
- [22] Letadlacz,
<http://letadlacz.webnode.cz/letecke-spolecnosti/nemecko/lufthansa/o-spolecnosti-/>
(21. února 2012)
- [23] Dům letenek, <http://www.dumletenek.cz/letecke-spolecnosti/lufthansa> (21. února 2012)
- [24] EXPO, <http://www.expo2005.cz/cs/partners/lufthansa.shtml> (21. února 2012)
- [25] Condor, Lufthansa
http://www.condor.cz/specialni-nabidka-letenek-leteckych-spolecnosti.php?id_spol=LH
(21. února 2012)
- [26] Condor, Condor
http://www.condor.cz/specialni-nabidka-letenek-leteckych-spolecnosti.php?id_spol=DE
(21. února 2012)
- [27] Thomas Cook Airlines, <http://www.thomascook.com/> (23. února 2012)
- [28] Letenky levně, <http://www.letenkylevne.cz/thomas-cook-airlines/> (23. února 2012)
- [29] Letiště Brno – Tuřany: Výroční zprávy 2003-2010
<https://or.justice.cz/ias/ui/vypissl?subjektId=isor%3a445935&klic=00%2bitdOofsiJ3EH6rlp5cw%3d%3d> (2. března 2012)
- [30] Letiště Ostrava – Mošnov: Výroční zprávy 2004-2010
<https://or.justice.cz/ias/ui/vypissl?subjektId=isor%3a579200&klic=YscW2ul9tOyCYoRgR5v9yQ%3d%3d> (10. března 2012)
- [31] Letiště Karlovy Vary – Olšová Vrata: Výroční zprávy 2004-2010
<https://or.justice.cz/ias/ui/vypissl?subjektId=isor%3a575389&klic=d1yqKe1IgQRJG%2fM0SIle5A%3d%3d> (15. března 2012)
- [32] Letiště Pardubice: Výroční zprávy 2006-2010
<https://or.justice.cz/ias/ui/vypissl?subjektId=isor%3a132283&klic=yF0gzk9%2bvu9vILXTrU%2foig%3d%3d> (18. března 2012)
- [33] SmartWings zavádí z Ostravy 13 nových pravidelných linek,
<http://www.finance.cz/zpravy/finance/345635-smartwings-zavadi-z-ostravy-13-novych-pravidelnych-linek/> (19. března 2012)

[34] Databáze letišť a pilotních škol v ČR

<http://www.aeroweb.cz/katalog/letiste.aspx> (22. března 2012)

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 3.1 – Letové provozní služby	16
Obr. 3.2 – Schéma struktury systému Air Traffic Management – ATM	17
Obr. 3.3 – Mapa letišť České republiky	21
Obr. 3.4 – Spádová oblast letiště Ostrava – Mošnov.....	27

SEZNAM TABULEK

Tab. 5.1 – Počet přepravených cestujících na letišti Ostrava – Mošnov	44
Tab. 5.2 – Počet přepravených cestujících na letišti Brno – Tuřany	49
Tab. 5.3 – Počet přepravených cestujících na letišti Karlovy Vary – Olšová Vrata	54
Tab. 5.4 – Počet přepravených cestujících na letišti Pardubice.....	58
Tab. 6.1 – Počet přepravených cestujících na letišti Katowice	70

SEZNAM GRAFŮ

Graf 5.1 – Poměr pravidelné a nepravidelné dopravy letiště Ostrava – Mošnov	48
Graf 5.2 – Poměr pravidelné a nepravidelné dopravy letiště Brno – Tuřany	53
Graf 5.3 – Poměr pravidelné a nepravidelné dopravy letiště Karlovy Vary – Olšová Vrata.....	57
Graf 5.4 – Poměr pravidelné a nepravidelné dopravy letiště Pardubice	60
Graf 5.5 – Poměr pravidelné dopravy na regionálních letištích v ČR.....	62
Graf 5.6 – Poměr nepravidelné dopravy na regionálních letištích v ČR.....	64
Graf 5.7 – Poměr celkového počtu přepravených cestujících na regionálních letištích v ČR.....	65
Graf 6.1 – Poměr pravidelné a nepravidelné dopravy letiště Katowice	72
Graf 6.2 – Poměr celkového počtu přepravených cestujících na regionálních letištích..	73